

UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL
FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES

Die Verstaatlichung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS

Eine Untersuchung über den Rückkauf der Lötschbergbahn

THÈSE

présentée à la Section des sciences économiques, politiques et sociales
de la Faculté de droit et des sciences économiques
pour obtenir le grade de docteur ès sciences économiques

par
Alex Eduard Ferber

EDITIONS P. G. KELLER - WINTERTHOUR 1965



UNIVERSITÉ DE NEUCHÂTEL

FACULTÉ DE DROIT ET DES SCIENCES ÉCONOMIQUES

Die Verstaatlichung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS

Eine Untersuchung über den Rückkauf der Lötschbergbahn

THÈSE

présentée à la Section des sciences économiques, politiques et sociales
de la Faculté de droit et des sciences économiques
pour obtenir le grade de docteur ès sciences économiques

par

Alex Eduard Ferber

EDITIONS P. G. KELLER - WINTERTHOUR 1965

Monsieur Alex Eduard FERBER est autorisé à imprimer sa thèse de doctorat ès sciences économiques „Die Verstaatlichung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS“.

Il assume seul la responsabilité des opinions énoncées.

Neuchâtel, le 15 mai 1965

Le directeur de la Section
des Sciences économiques,
politiques et sociales
Prof. P.-R. Rosset

INHALTSVERZEICHNIS

ERSTER TEIL

I. Grundsätzliches über Staats- und Privatbahnbetrieb	1
II. Die Eisenbahnverstaatlichungen in der Schweiz	7
III. Die Lötschbergbahn als internationale Transitverbindung	20
IV. Finanzierung und Gründung der Lötschbergbahn	27
V. Die Betriebsgemeinschaft BLS/BN/GBS/SEZ und der Schiffsbetrieb Thunersee und Brienersee	36
VI. Die Verkehrsleistungen und finanziellen Ergebnisse der BLS	43

ZWEITER TEIL

I. Gründe der Verstaatlichungsbegehren	53
II. Die rechtlichen Grundlagen	68
III. Volkswirtschaftliche und staatspolitische Aspekte	76
IV. Verkehrspolitische und betriebswirtschaftliche Kriterien	87
A. Verkehrskoordination und Verstaatlichung	88
B. Verstaatlichung und Tarifpolitik	92
C. Betriebsdienst und technische Dienste	100
D. Verkehrskontrolle und Abrechnungsverhältnisse	108
E. Personal- und Lohnprobleme	111
V. Finanzielle Aspekte der Verstaatlichung	114

DRITTER TEIL

Zusammenfassung und Schlussbetrachtungen	122
--	-----



Digitized by the Internet Archive
in 2026

Literatur- und Quellenverzeichnis

- Berchtold, W.*: Die Eisenbahnen im Leben der Nation. 100 Jahre Schweizerbahnen. Band 1, 1947.
- Bericht* der Eidgenössischen Expertenkommission an das eidgenössische Post- und Eisenbahndepartement betreffend Eisenbahn-Rückkaufsfragen, Bern 1952.
- Bern—Lötschberg—Simplon*. Statistische Broschüre, herausgegeben vom BLS-Publizitätsdienst, Bern 1959.
- Bern—Lötschberg—Simplon*, die grösste bernische Privatbahn. Vortragszyklus an der Volkshochschule Bern, Winter 1949/50.
- Born, H.*: Die Problematik weiterer Privatbahnverstaatlichungen. Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1950, Heft 3.
- Die Privatbahnsorgen halten an. Der öffentliche Verkehr, Bern 1950, Heft 6.
- Die Lage der Privatbahnen und die Hilfe der öffentlichen Hand. Der öffentliche Verkehr, Bern 1950, Heft 6.
- Botschaft* des Bundesrates an die Bundesversammlung zum Entwurf eines Eisenbahngesetzes, Bern 1956.
- Branger, E. / Grimm, R.*: Die Frage des Rückkaufes der schweizerischen Privatbahnen. Jahresbericht der Zürcher Volkswirtschaftlichen Gesellschaft 1949/50.
- Bratschi, R.*: Die Privatbahnen in der Verkehrspolitik. Der öffentliche Verkehr, Bern 1955, Heft 12.
- Die Lötschbergbahn in Vergangenheit und Zukunft. Technische Rundschau 1961, Nr. 13.
- Eisenbahner einst und jetzt. Jubiläumsschrift 50 Jahre SBB, Bern 1955.
- Die Überwindung der Alpen durch die Lötschbergbahn. Schweizer Journal Dezember 1961 / Januar 1962, Nr. 5.
- Eisenbahndirektion* des Kantons Bern: Leistungen und Finanzen der bernischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs, Bern 1959.
- Fischer, W.*: Die Verstaatlichung weiterer Privatbahnen im Lichte der Tarifpolitik. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1950, Heft 2.
- Grimm, R.*: Votum im Berner Grossen Rat betreffend Rückkauf der BLS. Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1946, Heft 1.
- Verstaatlichung der Privatbahnen. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1950, Heft 1.
- Iklé, M.*: Die finanziellen Aspekte der Übernahme weiterer Privatbahnen durch den Bund. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1951, Heft 1.
- Kesselring, W.*: Das Problem weiterer Privatbahnverstaatlichungen in wissenschaftlicher Beleuchtung. Der öffentliche Verkehr, Bern 1948, Heft 10.
- Kuntzemüller, A.*: Verdienen die ehemaligen schweizerischen Privatbahnen eine schlechte Note? Schweizerisches Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik. Zürich 1957, Heft 4.
- Leuzinger, A.*: Die Bedeutung der schweizerischen Alpenbahnen für den internationalen Güterverkehr. Zürcher Diss., Rapperswil 1950.

- Loeliger, F.*: Die Lötschbergbahn, eine wirtschaftliche Studie mit besonderer Berücksichtigung der Finanzierung, Basler Diss., Basel 1924.
- Meile, W.*: Kriterien zur Verstaatlichung von Privatbahnen in der Schweiz. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1950, Heft 4.
- Meyer, H. R.*: Die bernischen Dekretsbahnen. Berner Diss., Hallau 1940.
- Das Problem Schiene/Strasse. Schweizerische Beiträge zur Verkehrswissenschaft, Bern 1940, Heft 2.
- Subventioniertes oder selbsttragendes Verkehrswesen. Schweizer Monatshefte für Politik und Kultur, Zürich 1950, Heft 7.
- Miller, W.*: Der technische Ausbau der Lötschberglinie unter besonderer Berücksichtigung der verkehrspolitischen Lage. Technische Rundschau 1956, Nr. 41.
- Napp-Zinn, A. F.*: Grundbegriffe des Verkehrs. Zeitschrift für Verkehrswissenschaft, Berlin 1942/43.
- Schmid, W.*: Die Kapitalverluste der Privatbahnen vor der Verstaatlichung in der Schweiz. Berner Diss., Bern 1941.
- Schwabe, H. R.*: Der Staatsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen in Vergangenheit, Gegenwart und Zukunft. Berner Diss., Genf 1948.
- Sulzer, K.*: Der Staatsaufbau der schweizerischen Eisenbahnen. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik. Zürich 1951, Heft 2.
- Volmar, F.*: Die Sanierung der schweizerischen Privatbahnen. Mitteilungen der kantonal-bernischen Handels- und Gewerbekammer, Bern 1938, Nr. 1.
- Die Lötschbergbahn, deren Gründungsgeschichte. Bern 1938.
- Wanner, F.*: Nationale Verkehrsplanung. Von der Privatbahnhilfe zum Rückkauf der wichtigsten Privatbahnen. Schweizer Monatshefte für Politik und Kultur. Zürich 1941, Heft 3.
- Der Autonomiegedanke bei den europäischen Staatseisenbahnen. Archiv für Verkehrswissenschaft und Verkehrspolitik, Zürich 1949, Heft 1.
- Der Kriegsbetrieb der schweizerischen Eisenbahnen. Allgemeine schweizerische Militärzeitung, Zürich, Jahrgang 1941.
- Weissenbach, Pl.*: Der Abschluss der Verstaatlichung der Hauptbahnen und 10 Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz. Archiv für Eisenbahnwesen, Berlin 1912.
- Amtliche Sammlung* der Gesetze und Verordnungen des Bundes (A. S.), alte und neue Folge (a. F.; n. F.).
- Bundesblatt* der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BBl).
- Eisenbahnaktensammlung*, amtliche eidgenössische (E. A. S.).
- Geschäfts- und Jahresberichte* der SBB, BT, RhB und BLS.
- Statistisches Jahrbuch* der SBB 1960 und 1961.
- Verkehrsstatistik* der BLS 1960.
- Verkehrsstatistik*, schweizerische (früher Eisenbahnstatistik, amtliche schweizerische).
- Ferner wurden Artikel aus den folgenden Tageszeitungen und Zeitschriften verwendet:
- Basler Nachrichten, Basel
- Der Bund, Bern
- Die TAT, Zürich
- National-Zeitung, Basel
- Neue Zürcher Zeitung, Zürich
- SBB-Nachrichtenblatt, Bern.

Erster Teil

I. Grundsätzliches über Staats- und Privatbahnbetrieb

Die Auseinandersetzungen um die Frage Staats- oder Privatbetrieb der Eisenbahnen lassen uns immer wieder die umfassend grosse Bedeutung, die der Schienenverkehr im Rahmen der Volkswirtschaft, der Staats- und Kulturpolitik einnimmt, vor Augen treten. Wenn sich auch heute die Bahnen nicht mehr ihres ehemaligen Transportmonopols erfreuen dürfen, so ist doch ihr Aufgabenkreis nach wie vor derselbe geblieben oder hat sich sogar eher noch erweitert. Ob es sich dabei um Staats- oder Privatbahnen handelt, ist völlig unerheblich. Die Streitfrage geht vielmehr um die qualitative Erfüllung der an die nach diesem oder jenem System betriebenen Bahnen gestellten Aufgaben. Dieses Problem ist an und für sich genau so alt wie die Bahnen selbst. Im allgemeinen kann festgestellt werden, dass die Neigung zum Staatsbetrieb im Laufe der Zeit zugenommen hat, was uns aber nicht zur Annahme verführen darf, dass das Privatbahnsystem in allen Fällen als überholt und der Staatsbetrieb generell als die moderne Lösung zu betrachten sei.

Der Eisenbahnbetrieb gilt im Unterschied zum privaten Verkehr als öffentlicher Dienst. Nach H. R. Meyer¹ ist eine öffentliche Verkehrsbedienung dadurch gegeben, dass das öffentliche Verkehrsunternehmen im allgemeinen Interesse liegenden Bestimmungen unterworfen ist. Man spricht hier auch von öffentlichen Pflichten oder Lasten einer Verkehrsunternehmung, wie sie für die Bahnen schon seit Jahrzehnten bestehen. Die bekannten vier Hauptlasten, die Betriebspflicht, die Beförderungspflicht, die Fahrplanpflicht und die Tarifpflicht umfassen allein schon das, was Meyer die Befriedigung des obersten Verkehrsbedürfnisses einer Volkswirtschaft nennt, nämlich, „dass die gesamte effektive und potentielle Verkehrsnachfrage jederzeit mit Regelmässigkeit zu überall und gegenüber jedermann einheitlichen Tarifen befriedigt werden kann“².

1) und 2) Meyer, H. R., „Das Problem Schiene/Strasse, seine verkehrs- und betriebswirtschaftlichen Grundlagen, Bern 1940, Heft 2, S. 5 f.

Daneben sind aber auch die Sicherheitsvorschriften sowie die umfangreichen sozialgesetzlichen Bestimmungen wie Arbeiter- und Schülertarife, Erleichterungen für die öffentliche Verwaltung und das Militär, Spezialtarife für den Transport bestimmter Produkte usw. als öffentliche Verpflichtungen anzusprechen. Demgegenüber unterliegt ex definitione der private Verkehr³ keinen solchen gemeinwirtschaftlichen Lasten. Dass dadurch ein freier Konkurrenzkampf zwischen den Verkehrsmitteln des privaten und des öffentlichen Verkehrs zuungunsten des letzteren beeinflusst wird, liegt auf der Hand und ist dementsprechend für einzelne Verstaatlichungskriterien von Bedeutung.

Diese Verschiedenheit in der rechtlichen und wirtschaftlichen Stellung der Verkehrsunternehmungen seitens des Staates zeigen in aller Deutlichkeit, dass eine staatliche Einflussnahme zum Wesen des öffentlichen Verkehrs gehört. Der Staat beschränkt sich dabei auf den Erlass von Vorschriften und Gesetzen, nach denen sich der Verkehr in seinem Hoheitsgebiet abzuwickeln hat, und übt die entsprechende Aufsicht aus. Eine solche Aufsicht über den öffentlichen Verkehrsdienst wird heute grundsätzlich von allen Staaten der Welt ausgeübt und dürfte auch kaum mehr — wenigstens dem Prinzip nach, denn über das Mass lässt sich immer streiten — einer Opposition begegnen. Es kann sich bei dieser Art der staatlichen Einflussnahme aber keinesfalls zum vornherein darum handeln, die rechtliche und wirtschaftliche Form der Unternehmungen öffentlicher Verkehrsdienste zu prägen. Allerdings deshalb nur zum vornherein, weil — wie noch eingehender zu zeigen sein wird — unter bestimmten Umständen eben doch eine Änderung der Unternehmungsform die Folge ist oder zumindest als wünschenswert erscheint. Grundsätzlich kann jedoch die Unternehmungsführung ihren privatwirtschaftlichen Charakter bewahren⁴.

3) Vgl. auch Napp-Zinn, A. F., „Grundbegriffe des Verkehrs“ in „Zeitschrift für Verkehrswissenschaft“ 1942/43, S. 227.

4) Nach Schwabe, H. R., „Staatsbetrieb der schweiz. Eisenbahnen“, Berner Diss. 1948, S. 64 f. ist zwar eine *rein* privatwirtschaftliche Unternehmungsführung gemäss der Definition des öffentlichen Verkehrs bei allen öffentlichen Verkehrsmitteln unmöglich, weshalb er allgemein vom Begriff „privatwirtschaftlich“ Abstand nimmt und ihn ersetzt durch „privat-öffentlich-wirtschaftlich“. Diese terminologische Anmerkung ist an und für sich durchaus richtig, immerhin liegt die Betonung auf „rein“, wobei zu bemerken ist, dass auch eine als nicht-öffentlich bezeichnete Unternehmung unter Umständen ebenfalls nicht nach rein privatwirtschaftlichen Gesichtspunkten geführt werden kann. Schwabe stellt hier offensichtlich auf die relativ starke staatliche Beeinflussung ab, womit aber die Frage nach einer (willkürlichen) Abgrenzung von starker und schwacher Einflussnahme entsteht.

Überführt dagegen der Staat in der Folge zunehmenden Interventionismus die Verkehrsunternehmungen in eigene Regie, so tritt er damit als selbständiger Unternehmer in Konkurrenz zur Privatwirtschaft. Die Unternehmungsform ist eine staatliche geworden. Haben wir somit auf der einen Seite die privatwirtschaftliche und auf der andern Seite die staatliche oder öffentlichwirtschaftliche Unternehmungsform, so können wir auf die Bahnen bezogen entsprechend die „Privat-“ von den „Staatsbahnen“ unterscheiden. Bei dieser terminologischen Betrachtungsweise geht man also vom Besitz, d. h. von der Tatsache, wem die Unternehmung gehört, aus. Im allgemeinen wird dabei angenommen, dass der Unternehmer gleichzeitig auch den Betrieb führt, so dass im täglichen Sprachgebrauch dem Begriffspaar „Staats- und Privatbahn“ analog die Ausdrücke „Staats- und Privatbetrieb“ gesetzt und verstanden werden. In Tat und Wahrheit mögen auch Eigentum und Betriebsführung in der Regel zusammenfallen, doch folgt dies nicht mit Zwangsläufigkeit. Es ist in der Praxis durchaus nicht so selten, dass der Staat als Besitzer einer Verkehrsanlage den Betrieb einer privaten Unternehmung überlässt (als bekanntes Beispiel in der Schweiz die Linie Wohlen—Bremgarten als Eigentum der SBB im Betrieb der Bremgarten-Dietikon-Bahn) und umgekehrt private Unternehmungen den Betrieb ihrer Anlagen gänzlich oder auch nur teilweise dem Staate übergeben (z. B. der Grenchenbergtunnel Münster—Lengnau der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn, der von den SBB betrieben wird). Aus diesem Grunde wird von einigen Autoren⁵ der Charakter des Betriebsführers und nicht derjenige des Besitzers als massgebend betrachtet. Damit wird allerdings die in der Betriebswirtschaft so scharfe Trennung zwischen „Unternehmung“ und „Betrieb“ übergangen und die terminologische Auslegung eher dem allgemeinen Sprachgebrauch angepasst. So sei auch in den folgenden Kapiteln der Einfachheit halber „Staats-“ resp. „Privatbahn“ den Begriffen „Staats- und Privatbetrieb“ gleichgesetzt⁶.

Da die Eisenbahnen vor allem in Europa eindeutig als die Hauptträger des öffentlichen Verkehrs angesehen werden müssen, ist die staatliche Einflussnahme auf den Schienenverkehr zwangsläufig gegeben. Eine Unterscheidung in Haupt- und Nebenbahnen spielt grundsätzlich keine Rolle, ebensowenig die technische Unterscheidung zwischen Normal- und

5) Vgl. Napp-Zinn, a. a. O., S. 230.

6) Vgl. über diese terminologischen Fragen die ausführlichen Darlegungen von H. R. Schwabe, a. a. O., S. 65 ff.

Schmalspurbahnen. Wesentlich scheint uns hingegen — zumindest in der Diskussion um die Unternehmungsform — die vom Eidgenössischen Amt für Verkehr vorgenommene Einteilung in „Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs“ und in „Spezialbahnen“. Man geht hier richtigerweise vom eigentlichen Zweck, dem die betreffenden Bahnen zu dienen haben, aus, während bei der Unterscheidung von Haupt- und Nebenbahnen lediglich auf die geographische und frequenzmässige Verkehrsstruktur abgestellt wird. Im Nebenbahngesetz von 1899 wurden die Nebenbahnen als diejenigen Bahnstrecken bezeichnet, „welche vorzugsweise dem Lokalverkehr oder speziellen Verkehrszwecken dienen und nicht den grossen Durchgangsverkehr für Personen und Güter vermitteln“. Das neue Eisenbahngesetz von 1957 unterscheidet insofern noch etwas klarer, als Art. 2 besagt: „Hauptbahnen sind normalspurige Bahnen, die dem inländischen und internationalen Durchgangsverkehr dienen; Nebenbahnen sind die normalspurigen Bahnen, die in der Hauptsache nur dem Verkehr einer bestimmten Landesgegend dienen, ferner alle Schmalspurbahnen, Zahnradbahnen, Strassenbahnen und Standseilbahnen.“ Ob eine Bahn als Nebenbahn bezeichnet wird, bestimmt die Konzession, wo diese schweigt, der Bundesrat. Auch behält sich dieser das Recht vor, bei „veränderten Verhältnissen“ eine Hauptbahn zur Nebenbahn oder umgekehrt zu erklären. Jedenfalls geht aus dieser Abgrenzung eindeutig hervor, dass zwar alle „Spezialbahnen“ nur als Nebenbahnen, hingegen die „Bahnen des allgemeinen Verkehrs“ sowohl als Haupt- wie auch als Nebenbahnen bezeichnet werden können. Volkswirtschaftlich und staatspolitisch steht es überdies ausser Zweifel, dass unter Umständen auch eine Nebenbahn als „Hauptbahn“ aufgefasst werden muss. So sind zu den Bahnen des allgemeinen Verkehrs die Bundesbahnen sowie die privaten Normal- und Schmalspurbahnen (Haupt- und Nebenbahnen) zu zählen; unter den Spezialbahnen werden dagegen die Bergbahnen, die Standseilbahnen, die Luftseilbahnen sowie die Sesselbahnen verstanden. Bei der Diskussion um die Verstaatlichung kann es sich aber — wie aus dem Obigen hervorgeht — nur um die Bahnen des allgemeinen Verkehrs und nicht auch um die Spezialbahnen handeln. Diese sollen deshalb im weitem auch nicht mehr zur Diskussion gestellt werden.

Haben wir nun einerseits eine Unterscheidung zwischen Staats- und Privatbahnen getroffen, so muss andererseits noch auf die verschiedenen Unterformen dieser beiden Betriebssysteme hingewiesen werden. Dass die Privatunternehmungen entsprechend der in der Privatwirtschaft vor-

kommenden Unternehmungsformen aufgebaut sein können, ist nahe-
liegend. Allerdings fallen praktisch zufolge der für Bahnen spezifischen
Merkmale wie vor allem eines grossen Anlagevermögens und der daraus
resultierenden langfristigen Bindung von Kapitalien gewisse Formen zum
vornherein ausser Betracht. So wird allein schon wegen des hohen Kapital-
bedarfs die Einzelunternehmung nicht in Frage kommen können. Aber
auch bei den Gesellschaftsunternehmungen dürften die Kollektiv- sowie
die Kommanditgesellschaften schnell ausgeschieden sein, bedenke man
beispielsweise nur die ungünstigen Haftungsverhältnisse. So bleiben noch
die Gesellschaft mit beschränkter Haftung und die Aktiengesellschaft,
welch letztere aus verständlichen Gründen die Hauptform der privaten
Eisenbahnunternehmungen darstellt. Die bedeutendsten schweizerischen
und bei einer eventuellen Verstaatlichung in Frage kommenden Privat-
bahnen sind ohne Ausnahme als Aktiengesellschaften eingetragen.

Aber nicht nur bei den Privatbahnen, sondern ebenso bei den Staats-
bahnen sind mehrere Unterformen zu verzeichnen. Da, wie wir gesehen
haben, die Aktiengesellschaft die faktisch alleinige Unternehmungsform
für private Bahnunternehmungen darstellt, darf gesagt werden, dass im
Gegensatz zur allgemeinen Auffassung bei den Staatsbahnen eine wesent-
lich grössere Zahl von verschiedenen Typen zur Anwendung gelangt.
Als Unterscheidungsmerkmal ist allerdings nicht oder weniger die Rechts-
form der Unternehmung⁷ als massgeblich zu betrachten, sondern viel-
mehr das Verhältnis von Staat und Staatsbahn, d. h. der Selbstständigkeits-
grad der betreffenden Verkehrsunternehmung bezüglich Organisation
und Geschäftsführung. Dabei lassen sich alle Wesensarten aufzeigen,
„vom Typus der Staatsbahnunternehmung mit finanzieller und Ver-
waltungsautonomie bis zur Staatsbahn, die nur einen Teil der allgemeinen
Staatsverwaltung darstellt und weder über eine eigene Rechnung noch
ein eigenes Budget verfügt“⁸. Es ist natürlich gegeben, dass diese Auto-
nomie im wesentlichen von der Staatsform bestimmt wird und sich in
demokratisch regierten Ländern die Staatseisenbahnen einer grösseren
Eigenständigkeit erfreuen dürfen, als dies etwa heute in den Staaten
Osteuropas der Fall ist. Wenn sich aber auch in der freien Welt der
Autonomiegedanke allgemein verbreitet hat und die Staatsbahnen immer

7) Viele Staatsbahnen, darunter auch die SBB, besitzen keine eigene Rechts-
persönlichkeit.

8) Wanner, F., „Der Autonomiegedanke bei den europäischen Staatseisen-
bahnen“, Archiv 1949, Heft 1, S. 2.

mehr von politischen Einflüssen und regierungsfunktionellen Aufgaben befreit und in die Selbstverwaltung überführt worden sind, so liegen dennoch allein in Westeuropa so viele Formen der Selbstverwaltung vor wie es westeuropäische Staatsbahnen gibt. Oder anders ausgedrückt: Der Vielfalt der Spielarten von Staatsformen entsprechend vermag fast jeder Staat einen „eigenen“ Typ der Staatsbahnorganisation aufzuweisen.

In diesem Zusammenhang sei noch auf einen Typus von „Staatsbahnen“ hingewiesen, wie er gerade für die Schweiz charakteristisch ist: die „kantonalen Staatsbahnen“. Allgemein wird zwar die Auffassung vertreten, dass alle Bahnen, die nicht zu den Bundesbahnen gehören, als Privatbahnen angesprochen werden müssen. Diese Meinung ist aber nur bis zu einem gewissen Grade richtig. Durch die starke finanzielle Beteiligung der öffentlichen Körperschaften, vorab der Kantone, werden diese natürlich zu Unternehmern und vermögen bei grösserem Aktienbesitz eine eigene Eisenbahnpolitik zu betreiben. Rechtlich gesehen bleiben die Bahnen allerdings als Aktiengesellschaft private Unternehmungen, de facto aber handelt es sich um Kantonsbahnen⁹. Es gibt eigentliche sogenannte „Eisenbahnkantone“ wie beispielsweise die Kantone Bern (Lötschbergbahn und mitbetriebene Linien und Berner Dekretsbahnen), Graubünden (Rhätische Bahn), St. Gallen (Bodensee-Toggenburg-Bahn), Freiburg (Freiburger Bahnen) u. a. m., um nur die wichtigsten zu nennen. Wir sehen gleichzeitig auch daraus, dass gerade die grössten Privatbahnen unseres Landes meistens in den Händen der zuständigen Kantone sind. In allen diesen Fällen hat aber auch der Bund eine oft nicht mindere finanzielle Beteiligung wie die Kantone aufzuweisen, so dass unter Umständen wiederum von „Bundesbahnen“ (allerdings unter ganz anderen Verhältnissen wie bei den SBB) gesprochen werden müsste. Diese Tatsache erscheint im Lichte weiterer Privatbahnverstaatlichungen von besonderer Bedeutung und wird deshalb in einem späteren Kapitel noch einer genaueren Darlegung bedürfen.

9) Genau genommen dürfte allerdings erst dann von Kantonsbahnen gesprochen werden, wenn sich das gesamte Kapital in den Händen des jeweiligen Kantons befinden würde. Meistens sind aber auch die von der Bahn bedienten Gemeinden sowie Private mitbeteiligt und üben entsprechend ihrer Beteiligung eine gemeinsame Leitung aus. Es ist dies der typische Fall einer gemischtwirtschaftlichen Unternehmung. Anscheinend wird aber bei der Bezeichnung auf den beteiligungsmässig grössten Partner, in unserem Falle die Kantone, abgestellt.

II. Die Eisenbahnverstaatlichungen in der Schweiz

Über die bisherigen schweizerischen Verstaatlichungsaktionen besteht eine sehr umfangreiche und ausführliche Literatur. Es mag deshalb an dieser Stelle eine kurze Übersicht genügen. Dabei liegt es im Sinne der vorliegenden Arbeit, das Augenmerk weniger auf die chronologische Reihenfolge als vielmehr auf das jeweilige Procedere sowie die anschließenden Erfahrungen mit den verstaatlichten Betrieben zu richten.

Das gesamte Problem Privat- oder Staatsbahnen muss in der Schweiz von ihrer föderativen staatspolitischen Struktur einerseits und von der vor allem im letzten Jahrhundert noch vorherrschenden liberalen wirtschaftspolitischen Orientierung der Regierungs- und Wirtschaftskreise aus gewertet werden. Der junge Bundesstaat war in den ersten Jahren seines Wirkens finanziell wie politisch noch zu schwach, um eine gesamtschweizerische Verkehrsorganisation aufbauen zu können. Trotz der Expertisen schweizerischer und ausländischer Fachleute, die sich eindeutig für den Staatsbau von Eisenbahnen ausgesprochen hatten, schloss sich die Bundesversammlung, wohl nicht zuletzt unter dem Eindruck des überzeugten Befürworters des Privatbahngedankens, Alfred Eschers, dieser Meinung der Kommission nicht an und entschied sich zugunsten des Privatbahnsystems. Das Bundesgesetz „über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der Eidgenossenschaft“ vom 28. Juli 1852 hielt somit in Art. 1 fest: „Der Bau und Betrieb von Eisenbahnen im Gebiete der Eidgenossenschaft bleibt den Kantonen, beziehungsweise der Privattätigkeit vorbehalten“¹⁰.

Die Folgen dieses für das schweizerische Verkehrssystem so schwerwiegenden Entscheides blieben denn auch nicht aus und von einigen Autoren wird mit Recht das Eisenbahngesetz von 1852 als „Quelle der meisten Gebrechen unseres modernen Bahnapparates“ bezeichnet.

Durch die freizügige Konzessionsgewährung der Kantone begünstigt, wurden Bahnlinien gebaut, die wohl gewissen Sonderinteressen, in den seltensten Fällen aber volkswirtschaftlichen und verkehrspolitischen Gesichtspunkten entsprachen. Zudem war meist das finanzielle Gerüst viel zu schwach bemessen worden. Bankrotte, Liquidationen und Fusionen waren in vielen Fällen unvermeidlich, zumal durch unsystematisches

10) Vgl. die Ausführungen S. 68 f.

Vorantreiben neuer Linien ein bitterer Konkurrenzkampf unter den verschiedenen Bahngesellschaften entstanden war. Die vornehmste Aufgabe der Verkehrsmittel aber, die Beförderung von Personen und Gütern zum Wohle der Wirtschaft und des ganzen Landes, konnte zufolge übersetzter Fahrpreise und schlechtem baulichen Zustand der Bahnanlagen weniger denn je in befriedigender Weise erfüllt werden.

Diese unerfreulichen Erscheinungen und die Tatsache, dass auch viel ausländisches Kapital in schweizerischen Bahnen investiert wurde, gab den Gegnern des Privatbahnsystems erneut Auftrieb, im Sinne einer Erweiterung der Bundeskompetenzen betreffend Eisenbahnen einen neuen Vorstoss zu unternehmen. Als eifrigster Gegenspieler zu Escher trat damals der Berner Bundesrat Jakob Stämpfli als Vertreter des Zentralismus in Erscheinung. Vor allem unter dem Druck der Gotthardbahn-Angelegenheit, die zu einer Lösung drängte, unterbreitete der Bundesrat im Juli 1871 den eidgenössischen Räten eine Botschaft zu einem revidierten Bundesgesetz über den Bau und Betrieb schweizerischer Eisenbahnen nebst dem entsprechenden Gesetzesentwurf, wonach die Eisenbahnhoheit dem Bunde übertragen werden sollte. Mit starker Mehrheit schloss sich die Bundesversammlung der Auffassung des Bundesrates an und erliess im Dezember 1871 das revidierte „Bundesgesetz über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft“ mit dem abgeänderten Artikel 1: „Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiet ist in jedem einzelnen Falle eine staatliche Konzession erforderlich. Die Erteilung derartiger Konzessionen sowie die Erneuerung von solchen, die bisher von den Kantonen erteilt worden sind, ist von jetzt ab Sache des Bundes, jedoch unter Mitwirkung der Kantone bei den vorbereitenden Verhandlungen.“

Wenn damit auch dem Bunde die Gelegenheit gegeben wurde, stärker als bisher eine Aufsicht auszuüben (nach dem Gesetz von 1852 konnte er nur eingreifen, wenn durch Bahnbauten militärische Landesinteressen verletzt oder gefährdet wurden), so scheint die neue Bestimmung doch eben bloss auf dem Papier geblieben zu sein. Es wurden sogar mehr denn je neue Konzessionen erteilt und dadurch die Konkurrenz zunehmend verschärft (Nationalbahn als reine Konkurrenzlinie!). Wirtschaftsrückschläge blieben denn auch weiterhin den schweizerischen Eisenbahnen nicht erspart und führten nicht selten ganze Kantone und Gemeinden nahe an den Bankrott. Die grosse Eisenbahnkrise der 70er Jahre, der sechs Eisenbahnunternehmen, darunter auch die für die damaligen Ver-

hältnisse charakteristische Nationalbahn, zum Opfer fielen, muss grösstenteils als Tribut an die unvernünftige und planlose Bahnbauwut der vorangegangenen Jahre angesehen werden. Nebst den politischen Befürwortern einer schweizerischen Staatsbahn glaubten nun auch immer mehr Ökonomen den Ausweg aus dieser geradezu katastrophalen Lage nur in einer Verstaatlichung finden zu können. Wie der Bundesrat in einer Botschaft an die Bundesversammlung aber feststellen musste, wären dem Bunde allein durch den Rückkauf der wichtigsten Privatbahnen gefährlich hohe finanzielle Lasten erwachsen, da einerseits die Baukosten zu hoch belastet waren und anderseits mangels einer gesetzlich vorgeschriebenen Rechnungsführung keine Gewähr für eine dem wahren Ertragswert entsprechende Rückkaufspreisberechnung bestand. Aus diesem Grunde wurde 1883 ein Bundesgesetz über das Rechnungswesen der Eisenbahnen erlassen und somit eine wesentliche Voraussetzung für eine spätere Übernahme geschaffen. Man erhoffte damit allmählich Klarheit über den tatsächlichen Wert der Bahnanlagen zu erhalten.

Die Ideen einer Staatsbahn begannen sich nun sowohl im Parlament als auch in weiteren Volkskreisen immer mehr durchzusetzen. 1888 versuchte der Bund die Nordostbahn nach den Vorschlägen Bundesrat Stämpfli freihändig, d. h. unabhängig von den Konzessionsbestimmungen, zu erwerben, was aber vorerst misslang. Zwei Jahre später vermochte sich die Eidgenossenschaft ein grösseres Aktienpaket der neu gegründeten Jura-Simplon-Bahn und damit auch ihren Einfluss auf die Geschäftsführung der Bahnunternehmung zu sichern.

Abgesehen von der Willensäusserung des Bundes, nun sukzessive mit allen Mitteln eine Reorganisation des schweizerischen Bahnwesens in die Wege zu leiten, war der Erfolg auch hier eher kläglich. Im Jahre 1891 erhielt er eine Offerte der Schweizerischen Centralbahn, die ihm anfänglich die Hälfte der Aktien, später sogar die ganzen Anlagen zu einem allerdings übersetzten Preis abzutreten bereit war. Bundesrat Welti, der damalige Vorsteher des Eidgenössischen Eisenbahndepartementes und ein ebenso entschiedener Zentralist wie Stämpfli, wies vor dem Parlament mit Nachdruck auf diese Gelegenheit hin und brachte beide Räte zur Überzeugung, einem Erwerb der Centralbahn ihre Zustimmung zu geben. Gegen diesen Entscheid wurde aber das Referendum ergriffen und die Vorlage in der Volksabstimmung vom Dezember 1891 überraschenderweise mit starkem Mehr verworfen. Welti schied darauf aus dem Bundesrat aus.

Trotz dieser schweren Niederlage der Staatsbahnbefürworter begann der Bund auf dem Gebiete der Eisenbahnpolitik zunehmend an Boden zu gewinnen. Er versuchte durch gesetzliche Bestimmungen allmählich das zu erreichen, was anscheinend durch freihändigen Rückkauf nicht möglich war. So wurden unter dem Nachfolger Weltis, Bundesrat Zemp, ein Gesetz betreffend der Einschränkung des Stimmrechts von Namensaktionären sowie ein neues Rechnungsgesetz als Ersatz für dasjenige von 1883 verabschiedet. Mit diesen Massnahmen wurde auf kluge Art und Weise der Weg für ein eigentliches Bundesgesetz über die Verstaatlichung der schweizerischen Hauptbahnen geebnet. Nach nochmaligen sorgfältigen Gutachten, die sich für einen Rückkauf aussprachen, erliess die Bundesversammlung am 15. Oktober 1897 das kurz als Rückkaufsgesetz bekannte „Bundesgesetz betreffend Erwerbung und Betrieb von Eisenbahnen für Rechnung des Bundes und die Organisation der Verwaltung der Schweizerischen Bundesbahnen“. Wie nicht anders zu erwarten war, wurde auch hier vom Referendumsrecht Gebrauch gemacht. Doch, wohl unter dem vermehrten Eindruck der Unzulänglichkeiten des Privatbahnsystems (mangelnde Sicherheit im Verkehr, schlechte soziale Lage des Bahnpersonals etc.), wurde das Gesetz bei starker Stimmbeteiligung mit dem überwältigenden Stimmenmehr von 386 634 Ja gegen 182 718 Nein vom Volke gutgeheissen.

Auf Grund dieses Rückkaufsgesetzes konnte nun der ausserordentlich schwierige Prozess der Verstaatlichung der einzelnen Privatbahnen aufgebaut werden. Wie der Artikel 2 des Gesetzes besagt, kamen in erster Linie die Netze der fünf grössten Privatbahngesellschaften, die Nordostbahn (NOB), die Vereinigten Schweizerbahnen (VSB), die Schweizerische Centralbahn (SCB), die Jura-Simplon-Bahn (JS) und schliesslich die Gotthardbahn (GB) in Betracht. Der Erwerb hatte allerdings gemäss der in den einzelnen Konzessionen festgehaltenen Rückkaufsbestimmungen zu geschehen, so dass bis zur Vollendung dieser ersten Verstaatlichungsaktion noch mit etlichen Jahren zu rechnen war. Zudem wurde sehr bald offenbar, dass die Rückkaufsaktion zuungunsten des Bundes ganz andere Formen wie vorgesehen anzunehmen begann. Als den ersten vier Bahngesellschaften, NOB, VSB, SCB und JS, der Rückkauf angekündigt wurde — die GB war laut ihrer Konzessionsabmachungen erst auf den 1. Mai 1909 rückkaufbar —, versuchten diese jede Gelegenheit und Schwäche des Gesetzes auszunützen, um für sich möglichst günstige Verkaufsbedingungen, d. h. einen möglichst hohen Rückkaufspreis her-

auszuwirtschaften. Wenn auch in den Rechnungsgesetzen von 1883 resp. 1896 eine Grundlage für die Berechnung des Ertrages und Anlagekapitals geschaffen worden war, so liessen sich die genannten Gesellschaften nicht einen Schritt von ihren Forderungen abbringen und verstanden es schliesslich, die ganzen Streitfragen vor das Bundesgericht zu ziehen. Das Endergebnis war die Aufgabe des vorgesehenen konzessionsgemässen Rückkaufes und die Wiederaufnahme der freihändigen Vertragsverhandlungen mit den einzelnen Bahngesellschaften. Schmid, der in seiner Dissertation die Kapitalverluste der Privatbahnen vor ihrer Verstaatlichung untersucht hat, führt zu diesem Problem aus: „Als der Rückkauf zur Gewissheit geworden war, begannen nämlich viele Eisenbahngesellschaften ihr Material zu vernachlässigen. (Das sich überdies zum Teil schon vorher als Folge der Eisenbahnkrise und einer zu grosszügigen Dividendenpolitik nicht im besten Zustande befunden hatte. d. V.) Man vermied es, Neuanschaffungen zu machen.“ Nachdem Schmid diesen Vorwurf vor allem an die Adresse der NOB und VSB richtet, die GB dagegen als einzige Ausnahme zitiert, führt er weiter aus: „Alle diese Minderwerte, welche dem Bund bekannt sein mussten, hätten in vollem Umfang vom Ankaufspreis abgezogen werden müssen. Dies geschah aber nicht. Das Resultat der ganzen Verstaatlichungsaktion war eine klar ersichtliche Überzahlung.“ Für die fünf Hauptbahnen wurden die folgenden Rückkaufspreise „erhandelt“:

SCB	Fr. 75 000 626.—	Übergang z. Bundesbetrieb: 1. 1. 1902
NOB	Fr. 80 000 000.—	Übergang z. Bundesbetrieb: 1. 1. 1902
VSB	Fr. 40 220 000.—	Übergang z. Bundesbetrieb: 1. 7. 1902
JS	Fr. 104 000 000.—	Übergang z. Bundesbetrieb: 1. 5. 1903
GB	Fr. 83 750 000.—	Übergang z. Bundesbetrieb: 1. 5. 1909
Total	Fr. 382 970 626.—	

Die Summe der Überzahlung wird von den einzelnen Autoren mit verschiedenen Werten angegeben, doch scheint sie in der Grössenordnung von 120 bis 130 Millionen Franken zu liegen. Durch die Übernahme von Passiven ergab sich für den Bund nach Schmid eine zusätzliche finanzielle Belastung von an die 800 Millionen Franken, so dass der gesamte Rückkaufspreis die Milliardengrenze überschritt.

Mit der 1909 erfolgten Eingliederung der Gotthardbahn in das Netz der schweizerischen Bundesbahnen kann die erste Verstaatlichungsetappe als abgeschlossen betrachtet werden. Nebst der Übernahme schon be-

stehender Anlagen wurden bereits unter der Regie der SBB im Juni 1906 die Simplonlinie Brig—Iselle (Simplontunnel) sowie im Oktober 1910 der Rickentunnel zwischen Wattwil und Kaltbrunn vollendet resp. neu erstellt. Damit umfasste das Betriebsnetz der jungen schweizerischen Staatsbahn Ende 1910 eine Ausdehnung von rund 2750 Kilometern.

Es hat nie im Sinne des Gesetzgebers gestanden, dass nach der erfolgten Verstaatlichung der 5 grössten Hauptbahnen diese damit ihren Abschluss hätte finden sollen. Die Artikel 3 und 4 des Rückkaufsgesetzes besagen dies ganz deutlich:

„Art. 3. Der Bundesrat ist überdies ermächtigt, mit Zustimmung der Bundesversammlung auch andere Bahnen (d. h. ausser den in Art. 2 genannten fünf Hauptbahnen d. V.), welche den in Art. 1 vorgesehenen Bedingungen entsprechen, zu erwerben.“

„Art. 4. Wenn in der Folge andere Bahnlinien als die in Art. 2 und 3 bezeichneten vom Bunde erworben oder wenn von ihm neue Linien gebaut werden sollen, so ist jeweilen ein bezügliches Bundesgesetz zu erlassen.“

Mit andern Worten konnten alle übrigen Bahnen, sofern sie gemäss Art. 1 „wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines Teiles derselben dienen und deren Erwerb ohne unverhältnismässige Opfer erreichbar ist“, vom Bunde erworben werden, ohne dass es noch eines besonderen Gesetzes bedurft hätte. Die radikalen Verstaatlichungsanhänger sahen denn auch in diesen Bestimmungen den offenen Weg für ein reines schweizerisches Staatsbahnsystem. Sie wurden indessen bitter enttäuscht. Wenn man bedenkt, dass heute, mehr als 60 Jahre nach diesem Gesetzeserlass, den Staatsbahnen mit einem Linienbereich von rund 3000 km immer noch ein Privatbahnnetz von nahezu 2500 km, davon 800 km Normalspur, entgegensteht, so wird man mit Recht von einer „lex imperfecta“ sprechen dürfen. Zieht man die von den Schweizerischen Bundesbahnen in eigener Regie erbauten Linien von der Gesamtausdehnung des heutigen SBB-Netzes ab und hält man die bis 1910 in der ersten Verstaatlichungsetappe erworbenen Baulängen-Kilometer gegenüber, so ergibt sich von 1910 bis 1960, also in 50 Jahren, der höchst bescheidene Zuwachs von nur 169 Kilometern.

Dass man von einer zweiten oder sogar zweiten und dritten Verstaatlichungsetappe sprechen kann, glauben wir weniger in der zeitlichen Folge oder der bedeutungsmässigen Umfang des Rückkaufes als viel-

mehr in den völlig veränderten Voraussetzungen und Rückkaufsvorgängen zu sehen. Einmal haben die SBB im ersten Jahrzehnt ihres Bestehens durch systematische Umorganisation und Harmonisierung des Betriebes ihre Fähigkeiten und damit auch die Vorteile des Staatsbahnsystems als solches unter Beweis gestellt. Trotz des ungeheuren Um- und Aufbauwerkes war auch finanziell dank einer guten Wirtschaftslage ein gewisser Optimismus gerechtfertigt, was natürlich nicht nur in der Öffentlichkeit, sondern auch als Vertragspartner die Stellung erheblich zu stärken vermochte. Hinzu kommt die Tatsache, dass die für einen weitem Rückkauf in Frage kommenden Privatbahngesellschaften nicht mehr die Grösse und Bedeutung der ersten fünf aufzuweisen hatten und ihre Linien fast durchwegs als Nebenbahnen angesprochen werden mussten. Die zurückkaufbaren Strecken konnten deshalb lediglich als Ergänzungs- und Anschlusslinien zum schon bestehenden Stammnetz aufgefasst werden. Schliesslich zeichnete sich eine „neue Etappe“ dadurch ab, dass, wie 1912 im Falle der Tösstalbahn, der Bundesrat durch die Bahngesellschaft selbst (im Falle der TTB der Regierungsrat des Kantons Zürich) um die Einleitung der Verstaatlichung ersucht wurde. Unter diesen Voraussetzungen sowie auch angesichts anderer für den Bund günstiger Umstände konnten im Unterschied zur ersten Aktion die Rückkaufpreise verhältnismässig billig, auf jeden Fall aber bedeutend eher dem tatsächlichen Ertrags- und Anlagewert entsprechend erhandelt werden.

So erwarb der Bund in den Jahren 1912 bis 1922 in vier Rückkaufoperationen der zeitlichen Reihenfolge nach:

- von der französischen Compagnie du Paris-Lyon-Méditerranée (PLM) den Genfer Hauptbahnhof Cornavin und die auf Schweizergebiet verlaufende Strecke Genf — La Plaine (20 km);
- von der Neuenburg-Jura-Bahn (J.N.) die Strecken von Neuenburg nach La Chaux-de-Fonds und Le Locle (39 km);
- von der Tösstalbahn (TTB) und der von ihr betriebenen Wald-Rüti-Bahn (WRB) die heute noch als solche bezeichnete Tössstallinie Winterthur—Wald und die Anschlussstrecke Wald—Rüti (39 resp. 6 km);
- und schliesslich, von der damals bereits elektrifizierten Schweizerischen Seetalbahn (STB) die Strecken Wildegg—Lenzburg—Emmenbrücke und Beinwil—Beromünster (54 km).

Die gesamte Rückkaufssumme für diese ca. 160 neu erworbenen Streckenkilometer belief sich brutto (d.h. inklusive Übernahme von Aktiv- und Passivposten) auf 32 193 000.— Franken. Mit Ausnahme der Seetalbahn, deren Ankauf konzessionsgemäss erfolgte, wurden die

übrigen Bahnen in freihändigem Rückkauf erworben, wobei bei der PLM insofern ein Sonderfall bestand, als allfällige Rückkaufsangebote seitens des Bundes resp. des Kantons Genf als dessen Treuhänder durch den Simplonvertrag vom Juni 1909 bereits eine Regelung erfahren hatten. Bei der Neuenburger Jura-Bahn und der Tösstal-Wald-Rütibahn tritt ferner der wichtige Umstand in den Vordergrund, dass beide Bahnen als sogenannte Staats- oder kantonale „Privatbahnen“ übernommen wurden. Während die JN bereits seit 1886 dem Kanton Neuenburg gehörte, waren die Aktien der TTB völlig und diejenigen der WRB zu über zwei Drittel auf den Bund, den Kanton Zürich und die von den Bahnen betroffenen Gemeinden verteilt. Die Verstaatlichung bedeutete vor allem im Falle der WRB, die keinen eigentlichen Ertragswert mehr aufzuweisen hatte, eine Entlastung für Kanton und Gemeinden und stellt somit ein Präjudiz dessen dar, was heute eine ganze Reihe weiterer Privatbahnkantone zu erreichen bemüht ist.

Abgesehen von dem in einer dritten Etappe im Oktober 1947 übernommenen bloss 17 Kilometer messenden Zwischenstück Hinwil—Bauma der ehemaligen Uerikon-Bauma-Bahn, das aber nicht im eigentlichen Sinne rückgekauft, sondern unter Verzicht auf Bezahlung eines Kaufpreises an den Bund abgetreten wurde, hat somit schon anfangs der zwanziger Jahre die Verstaatlichung schweizerischer Privatbahnen ihr (vorläufiges) Ende gefunden. Alle weiteren Bestrebungen nach einer Fortsetzung der Rückkaufsaktion (Bodensee-Toggenburg- und Furka-Oberalp-Bahn) verliefen ergebnislos und auch bis heute hat sich der Bund nicht entschliessen können, den in neuerer Zeit zum Teil wiederholt geltend gemachten Verstaatlichungsbegehren zu entsprechen. Die Schweiz ist damit zum „klassischen“ Vertreter des „gemischten Bahnsystems“, d. h. dem Nebeneinander von Staats- und Privatbahnen, die sich ausdehnungsmässig (nicht aber bedeutungsmässig!) ungefähr gleiche Anteile halten, geworden. Der Vorwurf, dass der Bund in der Verstaatlichung auf halbem Wege stehengeblieben sei, muss zwar insofern berichtigt werden, als es niemals im Sinne des Rückkaufsgesetzes gestanden hat, sämtliche Privatbahnen in den Staatsbetrieb zu überführen. Wie sich Art. 1 ausdrückt, kann es sich nur um Bahnen handeln, „welche wegen ihrer volkswirtschaftlichen oder militärischen Bedeutung den Interessen der Eidgenossenschaft oder eines grössern Teiles derselben dienen“. Wenn wir von dem dem SBB-Netz gegenüberstehenden Privatbahnnetz die reinen Lokalbahnstrecken (Berg- und Trambahnen) in Abzug bringen, so sieht das Verhältnis allerdings

schon wesentlich anders aus. Was jedoch erstaunlich ist und bleibt und insofern eine Inkonsequenz bezüglich der Absicht des Gesetzgebers bedeutet, ist die Feststellung, dass sich trotz fortschreitender Verstaatlichung der Bestand der schweizerischen Privatbahnen nicht nur nicht verringert, sondern sogar in erheblichem Masse vergrössert hat. Volmar schreibt hierzu: „Merkwürdigerweise verhielt sich der Bund in der Eisenbahnpolitik nach erfolgtem Übergang zum Staatsbahnsystem fast ebenso passiv wie vorher. An neuen Staatsbahnen wurde, mit Ausnahme der schon im Rückkaufsgesetz enthaltenen Bauverpflichtungen, fast nichts gebaut.“ Weiter unten fährt Volmar fort: „Unter diesen Umständen (c. f. seiner Tradition, sich nicht finanziell an schweizerischen Bahnen zu beteiligen) ist der Bund unter den Geldgebern schweizerischer Bahnen in der Regel nicht zu finden gewesen. Er beschränkte sich darauf, seiner Aufgabe, den Eisenbahnbau in der Schweiz zu fördern, dadurch nachzukommen, dass er mit dem erwähnten liberalen Konzessionsrecht den Bau durch private Initiative anregte“¹¹.

So mussten der Bau der Lötschberglinie, die Bodensee-Toggenburg-Bahn, die Furka-Oberalp-Bahn u. a. m. von privater Seite, d. h. in der Regel von Kantonen und Gemeinden, an die Hand genommen werden. Nicht einmal für das offensichtlich auch für die SBB grosse verkehrstechnische und betriebliche Vorteile versprechende Verbindungsstück Grenchen—Münster (Grenchenbergtunnel) konnte das bundesstaatliche Interesse gewonnen werden, so dass die Arbeiten schliesslich durch die Lötschbergbahn-Gesellschaft (BLS) in Angriff genommen werden mussten. Obwohl diese Strecke ein integrierender Teil des Bundesbahnnetzes ist und auch von den SBB betrieben wird, befinden sich die Anlagen nach wie vor im Besitze der BLS.

Hiermit erhebt sich die Frage, weshalb denn eine weitere Ausdehnung des Staatsbahnnetzes unterblieben ist. Haben die Schweizerischen Bundesbahnen nicht die erhofften Vorteile gezeitigt?

In der Literatur finden sich hierfür verschiedene im wesentlichen unter sich einig gehende Auffassungen, die, zusammengefasst, ungefähr die folgenden Aspekte ergeben:

Die vielvertretene Ansicht, dass das Rückkaufsgesetz sich selbst als Hemmschuh weiterer Verstaatlichungen erwiesen hatte, indem der im Art. 1 enthaltene Passus, dass Rückkäufe nur „ohne unverhältnismässige

¹¹) Volmar, F., Die Sanierung der schweizerischen Privatbahnen in Mitteilungen der kantonalbernischen Handels-Gewerbekammer, Bern 1938 Nr. 1.

Opfer“ getätigt werden dürfen, angesichts der starken Überzahlung in der ersten Aktion sowie durch die nachfolgende kriegsbedingte hohe Belastung der Bundesfinanzen Einhalt gebieten musste, ist nicht von der Hand zu weisen. Eine Atempause wäre demnach auch durchaus verständlich gewesen. Indessen liegen aber noch viel gewichtigere Gründe vor, weshalb der Bund immer mehr von der Ausdehnung seines Staatsbahnnetzes abzusehen begann. Es hat sich nämlich gezeigt, dass schon während des ersten Weltkrieges sowohl bei den Parlamentariern wie auch in der allgemeinen Öffentlichkeit die Ansichten der Verstaatlichungsfrage einer Wandlung unterlagen. Es ist nicht leicht, die diesbezüglichen Ursachen im einzelnen festzuhalten, doch spielen hier die Entwicklung der finanziellen Lage der SBB und ferner die Tatsache, dass die noch nicht verstaatlichten Privatbahnen trotz ihrer privatrechtlichen Form zu einem grossen Teil öffentlichen Körperschaften gehörten, ohne Zweifel die ausschlaggebende Rolle.

Wenn die junge Staatsbahn in den ersten zehn bis zwölf Jahren vor dem Weltkrieg eine Leistung vollbrachte, die ihr auch im Ausland unbedingte Anerkennung eingebracht hatte, so darf doch nicht verschwiegen werden, dass die oft allzu optimistischen Erwartungen, die mit dem Staatsbahnbetrieb verknüpft wurden, sich nicht ganz zu erfüllen vermochten. Wenn Placid Weissenbach, der erste Präsident der Generaldirektion der SBB und früherer Direktoriumspräsident der Centralbahn 1912 zum Abschluss der Verstaatlichung der Hauptbahnen und zehn Jahre Staatsbetrieb der Schweiz im „Archiv für Eisenbahnwesen“ schreiben konnte (S. 56 ff.): „Bei vorsichtiger Geschäftsführung ist die Lage der Bundesbahnen auch für die Zukunft als gesichert zu betrachten, und es sind die grossen volkswirtschaftlichen Vorteile der Verstaatlichung ohne finanzielle Opfer erreicht worden“, so schien er sich doch des Geburtsfehlers, an dem die SBB noch lange Jahre zu leiden hatte, nicht oder nicht in vollem Umfange bewusst gewesen zu sein. In Anbetracht der grossen Aufbau- und Modernisierungsarbeit, mit der die SBB auf lange Sicht zu rechnen hatte — der schlechte Zustand der übernommenen Bahnen war ja zur Genüge bekannt — muss es als der grossen Verstaatlichungsidee geradezu unwürdig erscheinen, den Bundesbahnen nebst andern Lasten 400 Mill. Franken des (ohnehin überzahlten) Rückkaufspreises direkt zu überbinden, wobei diese Schuld aus eigenen Mitteln und unabhängig vom Betriebsertrag zu amortisieren und zu verzinsen vorgesehen war. Wie Schmid richtig bemerkt, besass diese Lösung „freilich

für den Staat den unbestreitbaren Vorteil, dass er beim Rückkauf kein Bargeld zu leisten hatte. Die finanzielle Entwicklung der Bundesbahnen beweist indessen klar die Unzweckmässigkeit des eingeschlagenen Weges. Der Ankauf der fünf schweizerischen Hauptbahnen erfolgte im Grunde genommen gar nicht durch den Bund, sondern durch die SBB selber!“

Unter dem Einfluss der herrschenden Hochkonjunktur von der Jahrhundertwende bis zum Kriegeausbruch 1914 mochte dieser Mangel allerdings noch nicht allzu nachteilig ins Gewicht gefallen sein, wenngleich er auch stets ein stark belastendes Passivum darstellte. Mit dem Ausbruch des Krieges änderte sich allerdings die Situation schlagartig, indem nicht nur die Verkehrsnachfrage, vorwiegend im internationalen Transit, stark zurückging, sondern auch die Kosten eine wesentliche Steigerung erfuhren. Die gegen Kriegsende vermehrt zunehmende Kohlenknappheit zwang die SBB schliesslich, ihren Verkehr grösstenteils einzustellen und nur noch ganz wenige Züge zu führen. Aber auch die weitere Entwicklung vermochte den Bundesbahnen nicht mehr zu einem gesunden Zustand zu verhelfen. Die Abhängigkeit von der ausländischen Kohle führte zur Erkenntnis, dass unser Staatsbahnnetz so weit wie möglich zu elektrifizieren sei, was natürlich erneut und auf lange Sicht eine grosse Belastung darstellen musste. Ferner hat die Bahn mit Beginn des 20. Jahrhunderts ihr ehemaliges Transportmonopol verloren, indem durch das Aufkommen des Automobils eine nicht zu unterschätzende Konkurrenz entstanden war. Dass die Jahre der grossen Depression ebenfalls nicht gerade spurlos an unseren Bahnen vorbeigegangen sind, ist fast unnötig zu erwähnen. Erst die Kriegsjahre 1939—45 brachten dank grosser Militärtransporte und kriegsbedingtem Transitverkehr sowie durch den Ausfall der Automobilkonkurrenz wieder etwas verbesserte Betriebserträge.

Wenngleich wir keineswegs die hervorragenden Leistungen der SBB in dieser Zeit übersehen wollen (Elektrifizierung der Hauptlinien, Modernisierung des Fahrzeugparkes etc.), kann doch nicht geleugnet werden, dass der Staatsbahngedanke durch die andauernde schwere Finanzmisere nicht unbedeutend an Aktualität eingebüsst hat, zumal angesichts der wachsenden Verschuldung an eine weitere Verstaatlichungsaktion auch gar nicht mehr zu denken war. Man wird wohl nicht behaupten dürfen, den Bundesbahnen wäre dies völlig erspart geblieben, hätte der Bund die gesamte Rückkaufsschuld sowie deren Verzinsung und Tilgung aus seiner Kasse bestritten und dafür die SBB von Anfang an mit einem Dotationskapital ausgestattet, dessen Verzinsung sich nach dem Ertrag gerichtet

hätte. Unbestreitbar bleibt aber, dass der Keim schon mit in die Wiege gelegt worden war, um nur auf die günstige Gelegenheit des Ausbrütens zu warten. Mit dem Bundesbahngesetz von 1944 wurde dann endlich die Sanierung mit einem Entschuldungsbetrag von 1,3 Milliarden Franken (!) eingeleitet.

Aber auch die Privatbahnen haben eine ganz andere Entwicklung aufzuweisen, als man sie noch anfangs dieses Jahrhunderts gesehen und befürchtet hat. Von den ehemaligen „Herrenbahnen“ ist nichts, aber auch gar nichts mehr übriggeblieben; im Gegenteil, sie wurden mehr denn je zu grossen Sorgenkindern, die froh sein mussten, überhaupt am Leben bleiben zu können. Es ist selbstverständlich, dass die Folgen des ersten Weltkrieges sowie die nachfolgenden Krisenjahre auf die ja meist nur noch Lokalstrecken bedienenden privaten Eisenbahnen in noch viel stärkerem Ausmasse einwirken mussten als bei einer Staatsbahn mit einem zusammenhängenden Streckennetz von nahezu 3000 Kilometern.

Um den Zusammenbruch der immer schwerer notleidenden Privatbahngesellschaften einigermaßen aufhalten zu können, erliess der Bund schon 1917 ein „Gesetz über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen und Schiffsverkehrsunternehmen“, dem ein Jahr später der „dringliche Bundesbeschluss über die Hilfeleistung an notleidende Transportanstalten“ und im Oktober 1919 ein weiteres „Bundesgesetz über die Unterstützung von privaten Eisenbahn- und Schiffsverkehrsunternehmen zum Zwecke der Einführung des elektrischen Betriebes“ folgten. Wenn diese Hilfen (es wurden insgesamt ca. 60 Millionen Franken Hilfsbeiträge ausgerichtet) und die anfänglich der zwanziger Jahre aufkommende Konjunkturperiode auch einen Ausgleich der Kriegsfolgen herbeizuführen vermochten, so reichte die Zeit doch nicht aus, um eine echte Gesundung zu ermöglichen. Mit dem Kriseneinbruch 1930 begann der Leidensweg unserer Privatbahnen von neuem, zumal diese auch viel stärker der aufkommenden Automobilkonkurrenz (Nahverkehr) ausgesetzt waren als die durchgehende Hauptstrecken aufweisenden Bundesbahnen. Die bundesrätliche Botschaft über das Privatbahnhilfegesetz erläutert die Situation mit den folgenden Feststellungen: „Es ist soweit gekommen, dass von 115 Normalspur-, Schmalspur- und Zahnradbahnen, die sich in der Schweiz in privatem Betriebe befinden, im Jahre 1935 nur eine einzige einen Reinertrag erzielte, der höher war als 3 %. Einen Reinertrag überhaupt wiesen nur zwölf von diesen Unternehmen auf.

Bei allen andern fehlt ein solcher.“ Aus der ehemaligen Dividendenpolitik ist eine Schuldenpolitik geworden.

Wenn auch ein unter einheitlicher Leitung stehendes Schienennetz bedeutend rationeller betrieben werden kann, so wollen wir dennoch ein gewisses Verständnis dafür entgegenbringen, dass der Bund im Bewusstsein der ebenfalls wachsenden SBB-Verschuldung einer Übernahme weiterer „Defizitlinien“ nicht eben günstig gesinnt sein konnte. Die Benachteiligten waren in erster Linie öffentliche Körperschaften, vorab die Kantone, an die in den meisten Fällen die Bahnen (durch mehrheitlichen oder vollständigen Aktienaufkauf) übergegangen waren, sofern diese nicht schon seinerzeit als eigentliche Kantonsbahnen erbaut worden sind. Immerhin stellt sich die Frage, ob die Ausschüttung von Millionenbeträgen, wie es wiederum im „Privatbahngesetz“ vom 6. April 1939 verfügt wurde (140 Mill. Fr.), nicht eben doch besser zugunsten eines Rückkaufes und der Verwendung dieser Beträge à Konto Sanierung der (durch erneute Rückkäufe natürlich noch mehr belasteten) Bundesbahnen unterblieben wäre.

Insoweit ist es durchaus richtig, die Frage des vorzeitigen Unterbruches der Verstaatlichungsaktion von der finanziellen Seite, d. h. der wenig aussichtsreichen Lage der noch zu übernehmenden Privatbahnen einerseits sowie den eigenen Schwierigkeiten unserer Staatsbahn her, zu erklären. Eine Meinungsänderung zugunsten der Beibehaltung des vorläufig unfreiwilligen gemischten Bahnsystems mag aber auch darin zu erblicken sein, dass der Verlust des Transportmonopols vor allem die durch den Automobilverkehr stark bedrängten kleineren Lokalbahnen gezwungen hat, im eigenen Selbsterhaltungsinteresse ihren Kundendienst, sei es im Personen- oder Gütertransport, wesentlich zu verbessern. Daneben hat auch die Konkurrenzierung von Bundesbahnen und Privatbahnen unter sich, wie dies etwa bei der Bern-Lötschberg-Simplon-Bahn offensichtlich der Fall war und auch heute noch ist, zu einem eigentlichen Werben um den Kunden geführt. Die Nutzniesser waren und sind in jedem Falle die Allgemeinheit und die Privatbahnen selbst. In der Tat kann sich heute kaum mehr ein Bahnbenützer beklagen, den Umständen entsprechend von den Privatbahnen schlechter bedient zu werden als von den SBB (mit Ausnahme der Tarifberechnung). Diesbezüglich können sich heute in der Schweiz Staats- und Privatbahnen durchaus die Waage halten und die anfänglichen Diskrepanzen sind so gut wie verschwunden. Im Gegenteil vermag sogar in vielen Fällen eine mit den örtlichen Ver-

kehrbedürfnissen und -verhältnissen vertraute Privatbahngesellschaft den Wünschen der Bahnbenützer viel eher zu entsprechen, als dies bei einer für grosse Gebiete zuständigen zentralen Leitung möglich ist.

Unter dem Eindruck all dieser genannten Erscheinungen und Überlegungen hat man begonnen, den privaten Eisenbahnen wiederum vermehrte Bedeutung zuzumessen und ihnen ihren Platz in der gesamten Schienenverkehrskonzeption einzuräumen. Vor allem aber ist man zur Einsicht gelangt, dass eine Verstaatlichung nicht mehr generell zu befürworten ist, sondern von Fall zu Fall einer den Umständen entsprechenden Abklärung bedarf. Wenn auch im Laufe der Zeit die eine oder die andere Bahn dennoch vom Bunde zurückgekauft werden sollte, so wird die Schweiz nach wie vor als das „klassische“ Land des „gemischten Systems“ angesprochen werden können.

III. Die Lötschbergbahn als internationale Transitverbindung

Die Errichtung von Verkehrswegen gleich welcher Art gründet in den meisten Fällen auf bestehenden Bedürfnissen wirtschaftlicher, politischer und militärischer Natur. Richtung, Anlage und Ausführung sowie auch die Benutzung werden durch geographische Gegebenheiten, den Stand der technischen Entwicklung sowie durch die die Staatsgemeinschaft und die wirtschaftlichen Zustände umfassenden politischen Verhältnisse bestimmt. Die Bedeutung einer Verkehrsader wächst natürlich mit zunehmender Grösse des Bedürfniskreises und — bei bereits vorhandenen Konkurrenzverkehrswegen — auch mit der quantitativen und qualitativen Verbesserung der Bedürfnisbefriedigung. Gut ausgebaute Verkehrsverbindungen vermögen sekundär durch ihre Anziehungskraft auch erst Bedürfnisse zu wecken.

Ein Blick auf die Europakarte genügt, um zu erkennen, dass die Schweiz dank ihrer zentralen Lage zum Transitland prädestiniert ist. Es ist dies die berühmte Drehscheibenstellung, die schon zur Römerzeit zum internationalen Strassenkreuz Nord-Süd und Ost-West ausgebaut wurde. Durch das Aufkommen der Eisenbahnen einerseits und den durch die Industrialisierung und Kolonialbewirtschaftung vermehrt anfallenden Handel und Verkehr galt es für die Schweiz, mit dem Bau von Transitbahnen ihre Stellung beizubehalten beziehungsweise zu verstärken. Dies um so mehr, als schon vor Mitte des letzten Jahrhunderts einige Bahnen

ausländischer Staaten in Basel und Schaffhausen, am Bodensee, in Genf sowie in Como und am Langensee Anschluss nach dem Süden oder Norden suchten.

Nachdem die Österreicher 1854 am Semmering und 1867 am Brenner die ersten Alpenbahnen dem Betrieb übergeben konnten und andererseits auch im Piemont mit dem Bau der Mont-Cenis-Linie bereits begonnen worden war, sah sich die Schweiz der Tatsache gegenüber, westlich und östlich umfahren zu werden. Immerhin hatte eine schweizerische Zentralalpenbahn den österreichischen Linien sowie der Mont-Cenis-Bahn nebst rein politischen auch verkehrliche Vorteile entgegenzuhalten. So war vor allem Deutschland als unmittelbarer nördlicher Nachbar an einer Nord-Süd-Verbindung durch die Schweiz interessiert. Die Anfahrten zum Semmering (über Wien) oder zum Mont Cenis über französisches Gebiet ergaben natürlich gewaltige Umwege. Ferner fand man es in deutschen politischen Kreisen vorteilhafter, über eine Verbindung zu verfügen, die nicht in den Händen einer grossen europäischen Macht (wie damals auch Österreich) stand. Aus diesen Überlegungen heraus resultierte auch die starke finanzielle Beteiligung Deutschlands an der Gotthardbahn, die endlich 1871 nach langen Vorberatungen in Bau genommen und elf Jahre später, am 1. Juni 1882, dem Verkehr übergeben wurde¹².

Nach dem Bau der Gotthardbahn bestanden nun drei Nord-Süd-Verbindungen, die das damalige Italien mit den Ländern nördlich der Alpen wirtschaftlich und kulturell verbanden: Die Brenner-, die Gotthard- und die Mont-Cenis-Linie (die Semmeringbahn führt vorwiegend in den Raum Triest, der bis 1918 noch zu Österreich gehörte), wobei die letztere vor allem dem Verkehr Frankreich—Italien diente. Diese drei Linien vermochten den bis zur Jahrhundertwende herrschenden Handels- und Verkehrsverhältnissen genügend Rechnung zu tragen, zumal hauptsächlich die Gotthardbahn noch weiter ausgebaut und leistungsfähiger gestaltet wurde (Doppelspur). Für eine zusätzliche Nord-Süd-Achse waren somit — wenn man von lokalen Interessen absieht — keine weiteren Verkehrsbedürfnisse vorhanden.

Trotzdem brach immer stärker der Plan einer Verbindung Frankreich—Westschweiz—Italien, der sog. Simplonlinie, durch, die für gewisse Teile Frankreichs und vor allem für die Westschweiz die Transport-

12) Über Gründung, Bau und Entwicklung der Gotthardbahn vgl. Andreas Leuzinger, „Die Bedeutung der schweizerischen Alpenbahnen für den internationalen Güterverkehr“. Zürcher Diss. 1950, S. 21 ff.

distanzen wesentlich zu verringern in Aussicht stellte. Auf der andern Seite war natürlich Italien an jedem Alpenbahnprojekt interessiert, das ihm einen stärkeren wirtschaftlichen Anschluss an die übrigen europäischen Länder versprach. Weiter hofften die Initianten, die andern Linien im Güterverkehr dadurch wirksam konkurrenzieren und somit ihr Einzugsgebiet noch erweitern zu können, als sie infolge günstigerer bahntechnischer Voraussetzungen (ausser eines Simplondurchstiches waren keine grösseren Kunstbauten zu erwarten und demzufolge und der relativ geringen Höhe der Linienführung wegen keine allzu hohen Betriebskosten zu befürchten) die Transporttarife tieferzuhalten glaubten. Und schliesslich mag auch eine Hoffnung auf noch zu weckende Verkehrsbedürfnisse vorab für den westschweizerischen Raum und das Wallis im Hintergrund gestanden haben, eine Erscheinung, wie sie nach der Eröffnung der Gotthardbahn für grosse Gebiete der Nord- und Zentralschweiz festzustellen war.

Immerhin wird es interessieren, dass schon 1853 — also zu einer Zeit, wo noch nicht einmal die Semmeringbahn ihren Betrieb aufgenommen hatte — in einem Entwurf die Anlegung einer Eisenbahn durch das Wallis nach Italien angeregt wurde. Es sollte indessen noch mehr als 40 Jahre dauern, bis nach Überwindung der mannigfachen hauptsächlich finanziellen Schwierigkeiten 1895 zwischen der Schweiz und Italien der Simplonvertrag abgeschlossen und ein Jahr später von den Parlamenten ratifiziert werden konnte. 1898 wurde mit dem Bau begonnen und 1906 konnte die zweite schweizerische Alpenbahn offiziell eröffnet werden. In der Zwischenzeit, 1903, ging die Bahn allerdings an den Bund über.

Hatten nun die West- wie die Nordschweiz ihre Verbindung über die Alpen erhalten, so blieb den ost- und nordostschweizerischen Landesteilen sowie auch dem Berner- und Aareraum eine direkte Zufahrt Richtung Süden versagt. Nicht dass es etwa an diesbezüglichen Projekten, die teilweise als Gegenvarianten zum Gotthardprojekt geplant waren, gefehlt hätte. Traten doch schon vor der Eröffnung der Spanischbrötlibahn Entwürfe einer Überschienung der Ostalpen am Bernhardin, Splügen, Maloja oder Lukmanier an die Öffentlichkeit, wobei vor allem die bündnerischen Gebiete ihre historische Stellung im Transitverkehr geltend zu machen versuchten. 1845 wurde denn auch tatsächlich zwischen dem Königreich Sardinien und den Kantonen St. Gallen, Graubünden und Tessin ein Staatsvertrag betreffend die Erstellung einer Eisenbahn vom Bodensee zum Langensee abgeschlossen. Trotzdem wurde schliesslich dem

Gotthard der Vorzug gegeben und die Ostalpenbahn ist bis heute ein Projekt geblieben¹³.

In gleicher Weise wie die Ostschweizer versuchten auch die Berner, die internationalen Handelswege durch ihre Gebiete zu ziehen. Mit Recht erhofften sie, damit einen wirtschaftlichen Aufschwung erzielen zu können. Immerhin vermochten die Berner Alpen, obwohl ebenfalls durch eine zentrale Lage gekennzeichnet, niemals die Bedeutung des Gotthards, aber auch nicht die des Simplons oder der Bündner Pässe zu erlangen. Die Gründe hierfür sind in erster Linie topographischer Natur, indem die Alpen zweimal, zuerst die Berner und, anschliessend an den Abstieg ins Rhonetal, noch die Walliser Alpen zu überqueren waren. Hinzu kommt noch die Grösse und Wildheit des Berner Alpenmassivs, so dass mit erheblichen technischen und finanziellen Schwierigkeiten zu rechnen war. Es ist klar, dass die Berner Alpen im Wettbewerb mit Gotthard, Simplon und den Ostalpen unterliegen mussten. Nachdem der Entscheid für die Gotthardroute gefallen war, stimmte das Bernervolk in einer grosszügigen Geste zu, sich an der Gotthardbahn als nationalem Werk mit 1 Million Fr. Subvention zu beteiligen, obwohl diese Linie den bernischen Gebieten keinen direkten Nutzen in Aussicht stellte. Aber man hoffte offensichtlich, zu einem späteren Zeitpunkt durch Anschlussbahnen (Susten) dennoch am grossen Verkehrsstrom Anteil zu bekommen.

Mit diesem aus patriotischen Gründen geleisteten vorläufigen Verzicht auf die Weiterverfolgung eines eigenen Alpenbahnprojektes war aber der Gedanke der bernischen Transitlinie keineswegs preisgegeben. Wie damals Alt-Bundesrat Stämpfli im Berner Grossen Rat erklärte, werde die Zeit einer Berner Alpenbahn erst nach der Verwirklichung des Simplondurchstiches angebrochen sein. Damit wurde aber deutlich auf einen direkten Anschluss an die Gotthardbahn verzichtet und einer geographisch viel günstiger verlaufenden Strecke über die Gemmi oder den Lötschberg ins Wallis der Vorzug gegeben. Nach längerem Seilziehen

13) Eine östliche Alpenüberschienenung entstand allerdings mit dem Bau der Albula- und Berninabahn (heute Rhätische Bahn) vom Rheintal ins Veltlin, die aber als Schmalspurbahn angelegt wurde und somit dem durchgehenden internationalen Verkehr nicht zu dienen vermag. St. Gallen sowie das Toggenburg und Zürcher Oberland erhielten hingegen 1910 mit der Bodensee-Toggenburg- resp. Süd-Ostbahn über Rapperswil—Sattel einen direkten normalspurigen Anschluss an die Gotthardbahn. Infolge ungünstiger Steigungsverhältnisse (Südost-Bahn) blieb aber dieser Zufahrtslinie der schwere Durchgangsverkehr, der nach wie vor über Zürich geleitet wird, versagt, weshalb die Frage der Ostalpenbahn erneut aktuell geworden ist.

zwischen dem Gemmi- und dem Lötschbergbahnprojekt, die ihrerseits wieder in verschiedenen Varianten ausgearbeitet wurden, konnte 1890 die Konzession für eine Normalspurbahn Spiez—Frutigen und ein Jahr später auch für eine normalspurige Lötschbergbahn von Frutigen nach Visp (das ursprünglich als Eingangstor des Simplontunnels galt) erlangt werden.

Während das erste Teilstück Spiez—Frutigen 1901 als Spiez-Frutigen-Bahn eröffnet werden konnte, wurde das Lötschbergprojekt noch durch inzwischen neu aufgetauchte Vorschläge wie die Breithorn- (Lauterbrunnen—Lötschental—Visp) und die Wildstrubelbahn (Simmental—Wildstrubel oder Stockhorn—Visp) ernsthaft in Frage gestellt, obwohl der Bundesrat anlässlich der Konzessionserteilung 1891 „die unleugbar grossen Interessen, welche an eine Lötschbergbahn, als Zufahrtslinie zum Simplon, sich knüpfen“, anerkannt hatte. Nicht zuletzt dank der gründlichen Vorarbeit des „geistigen Urhebers“, Planers und Propagators des Lötschbergbahnprojektes, Wilhelm Teuscher (1834—1903), sowie auch nach verschiedenen eigenen Expertisen erklärte sich 1899 der Kanton Bern bereit, die Lötschbergbahnkonzession von den Initianten zu erwerben. Nach weiteren Vorberatungen wirtschaftlicher, finanzieller und technischer Art stimmte endlich im Juni 1906 (im Eröffnungsjahr der Simplonbahn Brig—Domodossola) der Grosse Rat dem Projekt für eine Lötschbergbahn grundsätzlich zu. Noch im selben Jahre erfolgte die Gründung der Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon (BLS) sowie die Aufnahme der Bauarbeiten. 1911 wurde der grosse Tunnel durchschlagen und 1913 konnte auf der gesamten Strecke der durchgehende Betrieb aufgenommen werden. Damit hatte die Schweiz ihre dritte und bis heute letzte Transit-Alpenbahn erhalten.

Für die Planer der Berner Alpenbahn war von Anfang an klar, dass ihre baulich und unterhaltungsmässig kostspielige Linie, um finanziell gerechtfertigt zu sein, dem internationalen Transitverkehr eröffnet werden musste. Dies um so mehr, als der Berner Raum zu wenig industrialisiert war, um einen genügenden Güterverkehr von und nach Italien zu sichern. Da anderseits wenig Aussicht bestand, den deutsch-italienischen Transitverkehr, der vorwiegend über den Gotthard geleitet wurde, in grösserem Ausmasse an sich zu ziehen, stellten die Berechnungen für die Alimentation der Lötschbergbahn vor allem auf den Verkehr von Frankreich nach Italien ab. Damit trat die neue Linie in einen starken Konkurrenzkampf mit der Gotthard-, der Simplon- und der Mont-Cenis-Bahn,

die natürlich nicht gewillt waren, Gütermengen an die neue Kommunikation abzugeben. Die Initianten hofften daher, mit der damaligen privaten französischen Ostbahn, die den Verkehr aus der Pariser Region nach dem Osten besorgte, entsprechende Vereinbarungen treffen zu können. Hinzu gesellte sich noch die politische Tatsache, dass die Strecke Frankreich—Basel—Gotthard über elsässisch-lothringisches Gebiet führte, das damals zum Deutschen Reich gehörte. Insofern war natürlich Frankreich aus staatspolitischen Gründen daran interessiert, seinen Nord-Süd-Verkehr so lange wie möglich auf eigenen Bahnnetzen zu führen. Diese Erkenntnis hat ihren Ausdruck denn auch darin gefunden, dass Frankreich den Bau der Lötschberglinie befürwortete und sich finanziell wesentlich daran beteiligte.

Noch fehlte es aber an einem für den internationalen Transitverkehr geeigneten Verbindungsstück, weshalb schon Teuscher auf eine Linie Bern—Grenchen—Münster—Delsberg—Pruntrut—Delle, von wo die französische Ostbahn über Belfort und Chaumont den Anschluss mit Paris gewährleistete, verwies. Da die Strecken Bern—Biel—Grenchen und Münster—Delsberg—Pruntrut—Delle (als SBB-Linien) schon bestanden, galt es noch durch eine Tunnelstrecke (Grenchenberg-Tunnel) Grenchen resp. Lengnau mit Münster zu verbinden. Nachdem die Konzession erteilt und mit den Schweizerischen Bundesbahnen die notwendigen Vereinbarungen getroffen worden waren, konnten 1911 die Arbeiten am 13 km langen Tunnel in Angriff und 1915 die Lötschberglinie um diese für sie so wichtige Zufahrtsstrecke ergänzt werden.

Betrachtet man das nun gewonnene Einzugsgebiet der Lötschbergbahn, so ist die Konkurrenzierung des Gotthards und vor allem der Simplonlinie, welche letztere ja ebenfalls auf den Verkehr mit Westeuropa angewiesen war, offensichtlich. In seinen Vorstudien berechnete Teuscher anhand von Vergleichen, dass die Strecke Calais—Mailand über den Lötschberg reell um 61 km kürzer als via Basel—Gotthard und um 42 km kürzer als via Lausanne—Simplon ausfallen werde. Die entsprechenden Werte für die Strecke Calais—Genua gab er mit 94 resp. 42 km an. Daneben darf nicht übersehen werden, dass sich auch für rund $\frac{2}{5}$ der Gebietsfläche der Schweiz erhebliche Verkehrsvorteile nach dem Süden ergaben. Es betraf dies in erster Linie die Städte Bern, Biel, Solothurn, Neuchâtel und Thun, die allerdings vor dem ersten Weltkrieg noch in keiner Weise die industrielle Bedeutung der im Einzugsgebiet der Gotthardbahn liegenden Städte Basel, Zürich, Winterthur u. a. erreicht hatten.

Es fehlte denn auch vor und während des Baues nicht an Kritik und Opposition, die vor allem auf die noch nicht vollständige Auslastung der Gotthardlinie und die enttäuschende Güterfrequenz auf der neu eröffneten Simplonbahn abstellte. Auch die Schweizerischen Bundesbahnen, in deren Besitz die Simplonlinie ab 1903 stand, sprachen der neuen Verbindung jegliche volkswirtschaftliche und verkehrspolitische Berechtigung ab. Indessen waren die SBB an der Lötschbergbahn nicht beteiligt und hatten somit verständlicherweise vorderhand auch kein direktes Interesse an deren Prosperität. Um die Konkurrenzverhältnisse im Güterverkehr gegenseitig zu regeln, schlossen die Bundesbahnen, nachdem ihnen 1909 auch die Gotthardbahn angegliedert worden war, 1911 mit der Berner Alpenbahn-Gesellschaft einen ersten Verkehrsteilungsvertrag ab, aus dem der Lötschbergbahn allerdings eher Nachteile erwuchsen. Das ihr zugestandene Forderungsrecht, im Falle einer Überlastung des Gotthards den zusätzlichen Verkehr über ihre Strecke zu leiten, blieb ohnehin, als 1914 noch der Weltkrieg ausbrach, ungenutzt.

Die befürchtete noch schärfere Konkurrenz mit der Simplonlinie, die wie die BLS vorwiegend auf den französisch-italienischen Transit abgestellt hatte, hat sich allerdings nur teilweise bemerkbar gemacht. Die Berner Alpenbahnnitianten rechneten damit, vom Simplonverkehr mindestens die Hälfte abzweigen zu können, eine Schätzung, die auch tatsächlich ihre Bestätigung gefunden hat. Die Konkurrenzierung bestand aber lediglich auf den kilometermässig immerhin ins Gewicht fallenden Teilstrecken Vallorbe—Lausanne und Lausanne—Brig, wo die beiden Bahnen zusammenschliessen. Die eigentliche Simplonstrecke Brig—Domodossola konnte deshalb von der neuen Transitverbindung insofern profitieren, als ihr Einzugsgebiet wesentlich nach Norden erweitert wurde. Schon im ersten Betriebsjahr war auch das Verkehrsaufkommen durch den Simplontunnel mehr als doppelt so gross wie vorher ohne den Anschluss der Lötschbergbahn. Ferner war für die Bundesbahnen nach dem Bau der BLS-Verbindungsline Münster—Lengnau auf der bisher streckenweise wenig bedeutenden Linie Delle—Biel—Bern eine starke Belebung zu erwarten, die den Ausfall auf der Rhonetalstrecke zum Teil hätte kompensieren können. Durch den Ausbruch des Krieges und die späteren politischen Verhältnisse wurde allerdings diese Verkehrskonzeption grundlegend verändert.

Haben wir nun die Stellung der Lötschberglinie als internationale Nord-Süd-Verbindung innerhalb der übrigen Alpenbahnen umschrieben,

so dürfen wir daneben ihre lokale Bedeutung nicht übersehen. Obwohl heute nach wie vor der Transitverkehr das Rückgrat der Bahn bildet, hat doch auch der Verkehr Schweiz—Italien durch Bevölkerungsvermehrung, zunehmende Industrialisierung und damit vermehrtem Güteraus-
tausch gewaltig zugenommen. Gerade für die Stadt Bern, aber auch für weitere Gebiete des Berner Raumes, ist die Lötschbergbahn zu einem unentbehrlichen Verkehrsmittel geworden. Wenn auch die Strecke zwischen Bern und Brig keine Wirtschafts- oder Industriezentren berührt und somit im Lokalverkehr der Gütertransport nur unbedeutend ist, so führt die Bahn doch durch ein klassisches Fremdenverkehrsgebiet und stellt mit den Oberländer und Walliser Lokalbahnen die nötigen Verbindungen her (Spiez, Interlaken, Brig). Als direkte internationale Zubringerlinie kommt ihr in diesem Sinne eine hervorragende Bedeutung zu; die Lötschberglinie stellt im Durchgangs- wie im Lokalverkehr einen Hauptzweig des schweizerischen Eisenbahnnetzes dar.

IV. Finanzierung und Gründung der Lötschbergbahn

Es ist klar, dass die Verwirklichung eines solchen Alpenbahnprojektes schwerwiegende finanzielle Probleme aufwerfen musste. Die meisten Projektverfasser hatten versucht, die Anlagekosten der Bahn zu berechnen, und das Pro und Contra um die Linienführung wurde nicht zuletzt von den anfallenden Baukosten aus beurteilt. Nachdem für das Projekt Lötschberg die Streckenführung einigermaßen bereinigt war, wurden die Ausführungskosten auf rund 70 Mill. Franken veranschlagt¹⁴, während Teuscher einige Jahre zuvor für die Strecke Frutigen—Brig 37 Mill. Franken berechnet hatte. Obwohl sich „in letzter Minute“ das Wildstrubelprojekt hinsichtlich der Baukosten als überlegen erweisen konnte und damit die Lötschberglinie nochmals in schwerste Bedrängnis brachte¹⁵, hat sich das Initiativkomitee am 4. Juni 1906 dennoch definitiv für die Lötschbergbahn entschieden, indem in kluger Voraussicht den rein finanziellen Aspekten auch wirtschaftliche, verkehrspolitische und technische Vorteile entgegengehalten wurden. Insofern mögen positive Momente zugunsten des Lötschbergs den Ausschlag gegeben haben.

¹⁴) Gutachten Hittman/Greulich.

¹⁵) Internat. Gutachten Colombo/Gamir/Pontzen.

Als sicher galt indessen schon vor einem endgültigen Entscheid, dass der Bau der Berner Alpenbahn mit 60 bis 80 Mill. Fr. grosse finanzielle Opfer erfordern würde, die kaum allein von Privaten, aber auch nicht vom Kanton Bern allein getragen werden konnten. Gemäss Subventionsbeschluss von 1897 (sog. 97er Dekret) hätte der Kanton Bern 4 380 000 Fr. aufzubringen gehabt¹⁶. Das grosse Interesse des Kantons und die verglichen mit den übrigen bernischen Bahnen besondere Stellung der zukünftigen Berner Alpenbahn zwangen dazu, sollte das Projekt überhaupt verwirklicht werden können, von dieser Berechnungsmethode abzusehen. In einem neuen Gesetz betreffend Beteiligung des Staates (Bern) am Bau und Betrieb von Eisenbahnen, das am 4. Mai 1902 vom Volke angenommen worden war, wurde der Lötschbergbahn eine Staatsbeteiligung von 25 % der gesamten Anlagekosten zugesichert. Sich auf die Veranschlagung Hittman/Greulich stützend, ergab sich bei 70 Mill. Fr. eine Beteiligungssumme von 17½ Mill. Fr., die auch gesetzlich fixiert wurde.

Der Kanton Bern erachtete es aber nichtsdestoweniger als billig, dass sich auch der Bund an einem für die ganze Schweiz so bedeutenden Werke angemessen beteiligen dürfte. Dabei wurde an einen Erwerb von Stammaktien gedacht, deren Zeichnung einen doppelspurigen Ausbau des grossen Tunnels ermöglichen sollte. Der Bund verzichtete jedoch auf eine Beteiligung und beschloss, „aus volkswirtschaftlichen, politischen und Billigkeitsgründen und aus freundeidgenössischer Gesinnung“ die Lötschbergbahn mit 6 Mill. Fr. à fonds perdu zu unterstützen¹⁷.

Somit waren 23½ Mill. Franken gesichert. Die restlichen 46½ Mill. hoffte man von privater Seite erhalten zu können, wobei allerdings vorgesehen war, dass auch die im Einzugsgebiet der BLS liegenden Kantone (Wallis, Neuenburg, Solothurn) und Gemeinden eine Mitbeteiligung zu-

16) Nach dem Dekret war pro km ein Maximum von Fr. 80 000.— vorgesehen. Bei 285 auf bernischem Gebiet befindlichen Kilometern hätte sich somit für die BLS ein Subventionsbetrag von Fr. 2 280 000.— ergeben zuzüglich 100 000.— Fr. Tunnelkilometerzuschlag, was bei 13 Tunnels mit einer Gesamtlänge von 11,02 km noch weitere Fr. 1 100 000.— ausmachte. Schliesslich wurde noch als ausserordentlicher Beitrag für einen evtl. Berner Alpendurchstich eine weitere Million Franken zugesprochen, so dass sich die für die Lötschbergbahn zu erwartende Subventionssumme im Maximum auf den Betrag von Fr. 4 380 000.— belaufen hätte.

17) Nach Meyer zog der Bund eine à fonds perdu-Zahlung einer Beteiligung vor, um sich bei evtl. späteren Schwierigkeiten der Unternehmung schadlos halten zu können. Aus einer Beteiligung hätte man zumindest die moralische Pflicht des Bundes zu weiteren Interventionen ableiten können. Dieser Pflicht kann sich der Bund als oberste Landesbehörde allerdings auch ohne direkte Beteiligung nicht entziehen. Vgl. Meyer, H. R., „Die bernischen Dekretsbahnen“. Berner Diss., Hallau 1940.

sichern würden. Frühzeitige Vorsortierungen ergaben aber, dass die betreffenden Kantone nicht nur nicht gewillt waren, die Lötschbergbahnfinanzierung zu unterstützen, sondern zum Teil an einer neuen Alpenbahnverbindung nicht einmal besonderes Interesse bekundeten. Auch die Absicht, verschiedene zukünftige private Nutzniesser der Bahn wie vor allem etwa die Bergbahnen des Oberlandes zu einer Beteiligung aufzurufen, konnte die Erkenntnis nicht mehr entkräften, dass der Bau der Berner Alpenbahn nur verwirklicht werden könne, wenn der Kapitalmarkt über die Landesgrenze hinaus erweitert würde. Die Propaganda richtete sich denn auch namentlich an die Industrie- und Finanzkreise Frankreichs sowie an die französische Ostbahn, die aus bereits bekannten Gründen an der neuen Verbindung interessiert sein mussten. Französische Interessengruppen waren tatsächlich auch bei der Aufbringung des Anlagekapitals von ausschlaggebender Bedeutung. Spätere (z. T. aus reinem Patriotismus gemachte) Vorwürfe an den Kanton und die Initianten¹⁸, eine Schweizerbahn in derartigem Ausmasse von ausländischen Kapitalien abhängig gemacht zu haben, müssen entschieden als falsch adressiert zurückgewiesen werden. Wollten die Berner endlich ihre eigene Transitlinie erhalten, so waren sie angesichts der Ruhestellung des Bundes und des mangelnden Interesses einiger Mittellandkantone gezwungen, auf ausländische Gelder zurückzugreifen. Die Haltung des Bundes ist um so unverständlicher, als er anlässlich der Konzessionserteilung 1891 die Bedeutung der neuen Alpenbahn zum Ausdruck gebracht hatte und anderseits die erste grosse Verstaatlichungswelle noch nicht einmal beendet war. Während nach langem Ringen endlich die Verstaatlichung unserer Hauptbahnen eingeleitet werden konnte, billigte gleichzeitig der Bund dem privaten Bau einer Alpenbahn mit annähernder Bedeutung wie die Gotthardbahn nur einen à fonds perdu-Beitrag von 6 Mill. Franken zu!

Im Jahre 1904 reichte ein französisches Unternehmersyndikat in Verbindung mit dem Bankhaus J. Loste & Cie. in Paris dem Initiativkomitee Vorschläge über Bau und Finanzierung der Lötschbergbahn ein. Aus den sich über zwei Jahre erstreckenden Verhandlungen resultierten schliesslich zwei Verträge, der Bau- und der Finanzvertrag, die aber erst nach der Gesellschaftsprüfung eine definitive Fassung erhielten¹⁹.

18) Nach aussen hin trug das Initiativkomitee vollständig privaten Charakter, war aber vom Staat Bern als Konzessionsinhaber gegründet worden und muss trotzdem als ausführendes Organ der Staatsbehörde angesehen werden.

19) Der Bundesbeitrag von 6 Mill. Fr. wurde erst 1907 beschlossen und bedingte eine erste Ergänzung.

Der Bauvertrag gründete natürlich auf den Detailplänen der Planer und war weitgehend von natürlichen und technischen Faktoren bestimmt. Da es aber an einer genügenden und gründlichen Ausarbeitung solcher Unterlagen noch fehlte, wurde die Vervollkommnung der Detailpläne, die Wahl der zu verwendenden Materialien und selbst in grösserem Umfange die Trasseführung den Unternehmern überlassen. Lediglich für den Lötschbergtunnel wurden genauere Angaben gemacht. Nach eingehender Prüfung erklärten sich die französischen Unternehmer bereit, den einspurigen Lötschbergtunnel zu einem festen Preis von 37 Mill. Fr., im Falle eines Ausbaus auf Doppelspur für 50 Mill. Fr. zu erstellen. Für die Zufahrtsrampen wurden je 37 Mill. Fr. vereinbart, wobei bei Einsparungen 75 % davon der BLS und 25 % den Unternehmern zugute kommen sollten. Bei Überschreitungen sollten die ganzen Mehrkosten von den Unternehmern getragen werden. Ferner wurden die Baufristen festgesetzt, ebenso die Konventionalstrafen beziehungsweise die Prämien bei Verzögerungen resp. vorzeitiger Beendigung des Baues ²⁰.

Auf Grund dieses Bauvertrages wurde der ungefähre Finanzbedarf abgeschätzt und die entsprechenden Kapitalien in einem Finanzvertrag gesichert. Dieser wurde zwischen dem Bauherrn und einem französisch-schweizerischen Bankensyndikat abgeschlossen, das sich aus den folgenden Banken zusammensetzte:

Frankreich:

J. Loste & Cie.

Soc. Centrale du Syndicat des Banques de Province, Paris.

Schweiz:

Kantonalbank von Bern

Schweizerische Eisenbahnbank, Basel

A. Sarasin & Cie., Basel.

Das Syndikat hatte laut Vertrag 89 Mill. Fr. zu beschaffen, die wie folgt aufgeteilt wurden:

21 Mill. Fr. Subventionsaktien ²¹

24 Mill. Fr. Prioritätsaktien ²²

29 Mill. Fr. 4 % Obligationen 1. Hypothek

15 Mill. Fr. 4½ % Obligationen 2. Hypothek

20) Auf die ungünstigen Auswirkungen eines solchen Vertrages soll nur kurz verwiesen werden. Konflikte zwischen Bauleitung und Bauunternehmern liessen nicht lange auf sich warten, war den Unternehmern natürlich nur daran gelegen, gegen das Interesse der Bahn möglichst zu ihren eigenen Gunsten zu arbeiten. So wurden teilweise schlechte Materialien verwendet, die in spätern Jahren und auch heute

Davon sollten Verwendung finden:

83 Mill. Fr. als Baukapital

5,5 Mill. Fr. zur Deckung der Emissionskosten, Kursdifferenzen u. Zinsausfall

0,5 Mill. Fr. als Betriebskapital.

Als Mitbegründer der Lötschbergbahn haben sich die Banken einen wesentlichen Einfluss auf das Unternehmen verschaffen können, wobei aber der Kanton Bern zur Zeit der Gründung trotzdem ein absolutes Stimmenmehr besass²³. Berns Stellung war aber natürlich auch durch die Mitbeteiligung der Kantonalbank, die ja ihrerseits eine Staatsbank darstellt, gesichert. Immerhin war der französische Einfluss unverkennbar, zumal der grösste Teil der Prioritätsaktien in Frankreich plaziert worden war. Längere Zeit war auch Paris der Handelsplatz für sämtliche Lötschbergbahn-Aktien und -Obligationen²⁴.

Mit dem Abschluss der Gründungsfinanzierung konnte am 27. Juli 1906 im Berner Grossratssaal die Berner Alpenbahngesellschaft Bern-Lötschberg-Simplon-Aktiengesellschaft ins Leben gerufen werden. Sogleich wurde auch mit dem Bau des Tunnels und der beiden Rampen begonnen. Die Konstituierung als Aktiengesellschaft drängte sich bei der Wahl der privatwirtschaftlichen Unternehmungsform geradezu auf, da sonst das Kapital niemals hätte aufgebracht werden können. Es hätte allerdings an und für sich die Möglichkeit bestanden, die Lötschbergbahn als reine bernische Staatsbahn, sei es in der Verkleidung als AG oder aber ohne eigene Rechtspersönlichkeit mit einem Dotationskapital (wie die Bundesbahnen) ausgestattet zu gründen, doch wäre die Belastung selbst für den immerhin reich begüterten Kanton Bern zu gross geworden. Somit hätte nur noch der Staatsbau von Bundes wegen und die Einverleibung ins SBB-Netz in Frage kommen können, wie es auch von Teuscher selbst vorgeschlagen worden war²⁵. Da sich aber der Bund angesichts der Schwierig-

noch der BLS erhebliche Kosten verursachen (z. B. der billige Lötshit als Bindemittel bei Viadukten und Stützmauern).

21) Inkl. die laut Gesetz von 1902 zugesicherten 17¹/₂ Mill. Fr. des Staates Bern.

22) Im Unterschied zu den Subventionsaktien warfen die Prioritätsaktien schon während des Baues einen Zins ab (Bauzins).

23) Bern verfügte über 35 000 Stimmen, während ein anderer Gesellschafter nicht mehr als 5000 Stimmen auf sich vereinigen durfte, vgl. Loeliger: „Die Lötschbergbahn“, eine wirtschaftliche Studie mit besonderer Berücksichtigung der Finanzierung, Basler Diss., Basel 1924, Seite 34.

24) Loeliger, a. a. O., Seite 30.

25) Und dies zu einer Zeit, da immer noch um die Verstaatlichung der grossen Privatbahnen gekämpft wurde!

keiten, die sich mit dem Rückkauf der Hauptbahnen ergaben und noch ergeben mussten, sowie auch mangels grösserer Erfahrung als Eisenbahnunternehmer nicht entschliessen konnte, den Bau der BLS zu übernehmen, blieb den Initianten nur noch der Weg des gemischt-wirtschaftlichen Systems übrig. Die SBB fassten nun auch die Lötschbergbahn als gefährliche Konkurrenz der Simplon- und der in nächster Zeit (1909) zu verstaatlichenden Gotthardbahn auf. Daraus lässt sich auch der bescheidene Bundesbeitrag von 6 Mill. Franken, der zudem erst ein Jahr nach Baubeginn und nicht an die Baukosten der Linie selbst, sondern bloss an den Ausbau des Lötschbergtunnels auf Doppelspur entrichtet wurde, erklären.

Diese Bundessubventionen sind aber doch als Grundlage für die weitere Finanzierung des Tunnelausbaues anzusehen. Im Bauvertrag hatte sich wie erwähnt das Bauunternehmer-Syndikat verpflichtet, den Lötschbergtunnel für 50 Mill. Franken doppelspurig zu erstellen. Berechnungen ergaben, dass hierfür nebst den 6 Mill. des Bundes in einer Nachfinanzierung noch weitere 11 Mill. Franken aufgebracht werden mussten, die sich wie folgt verteilen:

3 Mill. Franken in Prioritätsaktien

8 Mill. Franken in 4½prozentigen Obligationen 2. Hypothek,

womit sich der Mehrbetrag des Anlagekapitals inklusive die 6 Mill. Subventionsgelder auf 17 Mill. Franken belief. Die Emission der neuen Papiere wurde fast ausschliesslich in Frankreich begeben, so dass der Anteil des französischen Kapitals am Mehranlagekapital rund $\frac{2}{3}$ betrug.

Die Erkenntnis, dass die Lötschbergbahn als internationale Transitbahn nur dann Erfolg haben kann, wenn direkte und gut ausgebaute Zufahrtslinien die Anschlüsse an das übrige europäische Eisenbahnnetz sichern, hat den Bau einer neuen kürzeren Verbindungslinie zwischen der französisch-schweizerischen Grenze einerseits und Bern und dem Lötschberg-Simplon anderseits als unbedingt notwendig erscheinen lassen (vgl. Seite 25). Mit dem Baubeginn am Lötschberg nahm dieser Gedanke natürlich erneut an Bedeutung zu und 1909 entschloss sich die Unternehmung, nachdem die SBB wiederum kein Interesse gezeigt hatte, den Bau des Grenchenbergtunnels selbst durchzuführen. Obwohl die Bundesbahnen stark opponierten und den Bau der Abkürzungslinie zu verhindern suchten, wurde dennoch im gleichen Jahre die Konzession erteilt. Auf finanzielle Mithilfe des Bundes war aber kaum zu hoffen, weshalb

wiederum versucht wurde, fremdes, d. h. französisches Kapital zu gewinnen; dies um so mehr, als ja Frankreich in erster Linie an der neuen Zufahrt zum Simplon interessiert sein musste.

Die Finanzierung des Teilstückes Münster—Lengnau wurde durch einen Staatsvertrag zwischen der Schweiz und Frankreich geregelt. Die Anlagekosten wurden mit rund 22 Mill. Franken²⁶ berechnet; unter Berücksichtigung der Emissionskosten, Kursverluste, Stempelabgaben usw. ergab sich ein Betrag von 25 Mill. Franken, die zu 10 Mill. Franken²⁷ von der französischen Ostbahn und zu 15 Mill. Franken²⁸ vom Crédit Français (vormals Bankhaus J. Loste & Cie.) übernommen wurden. Die Beteiligung der Ostbahn wurde allerdings von einer spätestens zwei Jahre nach der Vollendung der Lötschbergbahn zu erfolgenden Inbetriebnahme der neuen Strecke sowie einer Verständigung der BLS und den SBB betreffend Verkehrsteilung²⁹ abhängig gemacht.

Damit hat die Finanzierung der Lötschbergbahn ihren (vorläufigen) Abschluss gefunden. Es schien nun endlich das erreicht worden zu sein, was sich die Initianten, der Kanton Bern und die Lötschbergbahngesellschaft im besonderen gewünscht und erkämpft hatten.

Leider zeigte es sich aber bald, dass das zur Verfügung stehende Kapital zu knapp bemessen und eine Nachfinanzierung unumgänglich war, wollte man das angefangene Werk der Vollendung entgegenführen. Die Gründe lagen allerdings weniger in einer mangelhaften und zu optimistischen Kalkulation als vielmehr in unvorausehbaren Ereignissen wie Konflikte zwischen Bauleitung und Bauunternehmung als Folge des unglücklichen Bauvertrages, die zu längeren Arbeitseinstellungen führten. Ferner ereignete sich auch die grosse Einbruchskatastrophe im Lötschbergtunnel, die eine Neuabsteckung der Tunnelachse und eine 800 Meter lange Umfahrung der Einbruchstelle bedingte³⁰. Insgesamt musste eine Verlängerung der festgesetzten Bauzeit um 14 Monate hingenommen werden. Die Mehrkosten wurden mit 16,5 Mill. Franken ausgewiesen.

26) Vgl. Meyer, a. a. O., S. 133.

27) Davon 6 Mill. Fr. Stammaktien und 4 Mill. Fr. Prioritätsaktien.

28) Als 4 %ige Obligationen i. Hypothek.

29) Eine solche Verständigung war angesichts der oppositionellen Haltung der SBB nicht ganz leicht. Erst nach längeren Verhandlungen konnte am 3. Juni 1909 ein Verkehrsteilungsvertrag unterzeichnet werden, wonach den Bundesbahnen der Betrieb dieses vom BLS-Netz vollständig losgelösten Teilstückes auf Kosten der BLS übertragen wurde.

30) Dieses Unglück führte ebenfalls zu einem Streit zwischen Bauunternehmung und der Gesellschaft, wobei letzten Endes die BLS die Kosten zu übernehmen hatte.

Um den ohnehin schon bestehenden Schwierigkeiten der Geldbeschaffung, die natürlich für einen Nachtragskredit noch bedeutend grösser sein mussten, begegnen zu können, sah sich die Gesellschaft gezwungen, die Mehrkosten unter Zuzug und Konversion der früheren 23-Mill.-Anleihe³¹ zu einer einzigen neuen von 42 Millionen Franken zusammenzufassen. Gleichzeitig übernahm der Kanton Bern die Zinsengarantie³², wozu er laut einem neuen Subventionsgesetz von 1912 befugt war³³. Vorgesehen war, 26 Mill. Franken wiederum in Frankreich, die restlichen 16 Mill. Franken in der Schweiz zu plazieren. Trotz der staatlichen Zinsengarantie gelang es aber nicht, den vorgesehenen Betrag auf dem offenen Markte abzusetzen, so dass 4,5 Mill. schliesslich von der Berner Kantonalbank zur weitem Emission übernommen werden mussten.

Die ursprüngliche Linienführung der Lötschbergbahn bei ihrer Gründung führte von Frutigen im Kandertal über Blausee—Mitholz nach Kandersteg, durch den Lötschbergtunnel nach Goppenstein am Eingang zum Lötschental und von dort entlang der Südabdachung des Lötschberggebietes hinunter nach Brig ins Rhonetal. Hier übernahmen die Bundesbahnen die weitere Führung durch den Simplontunnel nach Iselle und Domodossola. Auf der Nordseite wurden die Züge von Bern bis Thun ebenfalls von den SBB, anschliessend nach Spiez von der Thunerseebahn und von dort nach Frutigen von der Spiez-Frutigen-Bahn befördert. Ein Durchlauf von Bern nach Domodossola hätte somit von vier Bahngesellschaften übernommen werden müssen, was sich für eine internationale Transitverbindung nicht gerade konkurrenzgünstig ausgewirkt hätte. Deshalb galt es für die Berner Alpenbahngesellschaft von Anfang an, möglichst rasch, spätestens aber auf die Betriebseröffnung hin mit den beiden Privatbahnen zu fusionieren.

Die Fusion der Spiez-Frutigen-Bahn und der Lötschbergbahn fällt in die Zeit unmittelbar nach der Gründung der BLS. Wie im vorigen Kapitel bereits dargelegt wurde, muss der Bau der Strecke Spiez—Frutigen als Vorstufe zur eigentlichen Lötschberglinie angesehen werden. In den vertraglichen Festlegungen der Konzessionäre wie auch in den Statuten beider Bahngesellschaften sind denn auch die entsprechenden Bestim-

31) Es handelt sich um die beiden 4½ % Obligationen 2. Hypothek von 15 Mill. und 8 Mill. Fr. (Tunnelausbau) = 23 Mill.

32) Inkl. Emissionskosten, Kursverluste (Disagio) etc.

33) Bern musste dieses Opfer auf sich nehmen, da zufolge politischer Wirren (Balkankrieg) die Aufnahme noch zusätzlich erschwert wurde.

mungen vorhanden, wonach die BLS berechtigt sei, die Spiez-Frutigen-Bahn als „Teilstück der grossen Transitlinie“ mit allen Rechten und Pflichten zu erwerben. Bereits ein Jahr nach der Gründung, 1907, ging die Linie Spiez—Frutigen in das Netz der BLS über, nachdem diese deren Aktien aufgekauft und durch neu emittierte BLS-Aktien bezahlt hatte³⁴. Solange aber die Lötschbergbahn ihren durchgehenden Betrieb noch nicht aufnehmen konnte, wurde das vorderhand einzige vollendete Teilstück bis auf weiteres von der Thunerseebahn mitbetrieben.

Der Gedanke, auch die Thunerseebahn in diese Bahnvereinigung mit einzubeziehen, musste natürlich nahe liegen. Vor allem stand es im Interesse des Kantons, angesichts der grossen Opfer, die er bereits für die bernische Transitlinie hatte vollbringen müssen, nichts zu unterlassen, was der wirtschaftlichen Entwicklung der Lötschbergbahn nützlich sein konnte. Da die Thunerseebahn im Unterschied zu den übrigen grösstenteils mit Staatsgeldern finanzierten Berner Privatbahnen, den sogenannten Dekretsbahnen, ausschliesslich mit privaten Geldern erbaut und betrieben wurde, hat der Kanton im Laufe mehrerer Jahre über zwei Drittel aller Aktien aufgekauft und damit das absolute Stimmenmehr erzielt. Der Fusion mit der Lötschbergbahn stand damit nicht mehr viel im Wege, musste diese doch eine Verschmelzung nur begrüssen können³⁵. Die Fusion fand zu Beginn des Jahres 1913, also kurz vor der Eröffnung des durchgehenden Verkehrs durch den Lötschberg statt. Gleichzeitig wurde auch das Mitbetriebsverhältnis auf der Strecke Spiez—Frutigen aufgelöst und der Betrieb auf dem ganzen Netz zum ersten Mal von der BLS übernommen.

Diese zweite Zusammenlegung bedingte eine neue Kapitalerhöhung von fünf Millionen Franken. Zudem übernahm die Lötschbergbahn die konsolidierten Anleihen der Thunerseebahn im Betrage von rund 5,6 Mill. Franken. Die neu emittierten Aktien wurden im Verhältnis 5 : 6 (d. h. 5 BLS-Aktien gegen 6 Thunerseebahn-Aktien) an die Aktionäre der über-

34) Der Kaufpreis betrug 3,5 Mill. Franken, wofür die BLS eine Erhöhung des Aktienkapitals um 2,6 Mill. Fr. und des Obligationenkapitals um 0,8 Mill. Fr. vorzunehmen hatte. Rechtlich gesehen wäre dieser Vorgang allerdings nicht als Fusion zu bezeichnen, da die Vereinigung der beiden Aktiengesellschaften nicht auf einer Gewährung von Aktien, sondern auf einem Kaufvertrag basiert. Vgl. auch Loeliger, a. a. O., Seite 65 ff.

35) Abgesehen davon besass ja auch hier der Kanton die Stimmenmehrheit. Ein Jahr zuvor hatte er zudem den Schiffsbetrieb auf den beiden Berner Seen mit der Thunerseebahn vereinigt, so dass der BLS ab 1913 auch der Schiffsbetrieb angegliedert war. Vgl. im folgenden Kapitel S. 42 f.

nommenen Gesellschaft ausgetauscht. Insofern liegt hier auch im rechtlichen Sinne eine echte Fusion vor. Damit hatte nun die Lötschbergbahn, abgesehen von der noch nicht vollendeten Strecke Münster—Lengnau, den Stand erreicht, wie er sich auch heute noch praktisch unverändert präsentiert. Vor allem die Verschmelzung mit der Thunerseebahn zeitigt ihre nachhaltigen Wirkungen, indem zur Transit-Stammlinie Thun—Brig noch das Zweigstück Spiez—Interlaken und der Schiffsverkehr auf dem Thuner- und Brienzersee angegliedert sowie das ehemalige Betriebsgemeinschaftsverhältnis der Thunerseebahn zur Gürbetal- und Bern-Schwarzenburg-Bahn und die Personalunion in der Verwaltung mit der Bern-Neuenburg-Bahn unverändert übertragen wurde (vgl. das folgende Kapitel). Im Eröffnungsjahr 1913 setzten sich die Kapitalien der BLS wie folgt zusammen:

Aktienkapital	Fr. 65 600 000.—
Feste Anleihen	Fr. 100 388 000.—
Laufende Verbindlichkeiten	Fr. 16 089 477.—
Reserven und Rücklagen	Fr. 5 269 166.—
Total	Fr. 187 346 643.—

Und 1915 nach der Vollendung des Grenchenbergtunnels:

Aktienkapital	Fr. 65 600 000.—
Feste Anleihen	Fr. 102 505 000.—
Laufende Verbindlichkeiten	Fr. 24 399 398.—
Reserven und Rücklagen	Fr. 2 469 917.—
Total	Fr. 194 974 315.—

V. Die Betriebsgemeinschaft BLS/BN/GBS/SEZ und der Schiffsbetrieb Thunersee und Brienzersee

Bei der Behandlung von Verstaatlichungsproblemen der BLS ist es unumgänglich, die ihr in einer Betriebsgemeinschaft angeschlossenen Bahnen sowie die Schifffahrtsbetriebe auf dem Thunersee und Brienzersee mitzubetrachten. Sie stehen sogar — wie später noch zu zeigen sein wird — im Mittelpunkt des ganzen Fragenkomplexes, weshalb es uns angebracht erscheint, in einem besonderen Abschnitt auf diesen Betriebszusammenschluss näher einzutreten.

Wie aus dem Wort „Betriebsgemeinschaft“ hervorgeht, wird das Ziel in einer betrieblichen Zusammenarbeit zur Koordinierung und Ratio-

nalisierung der Produktionsvorgänge, in unserem Falle der Verkehrsleistungen und Unterhaltsarbeiten, nicht aber in einer finanziellen Verschmelzung (Fusion) gesehen. Die angeschlossenen Gesellschaften bleiben finanziell und rechtlich selbständig und behalten auch ihre eigenen Organe bei. Nicht zu leugnen ist allerdings die Tatsache, dass gerade im Verkehrswesen die Betriebsgemeinschaft als Vorstufe einer endgültigen Verschmelzung zu einer Einheitsunternehmung mit einheitlicher Leitung angesehen werden kann. Schwabe geht in seiner Dissertation noch weiter, indem er diese Konzentrationstendenzen als günstige Ausgangslage für die spätere Verstaatlichung erachtet³⁶.

Auf den ersten Blick scheint es denn auch tatsächlich auf der Hand zu liegen, dass die Schwierigkeiten beim Rückkauf weniger aber grösserer Netze bedeutend geringer sind als diejenigen, die sich aus dem Verstaatlichungsprozess vieler kleiner und kleinster Unternehmungen ergeben. Immerhin vermag unser Beispiel der Gemeinschaft BLS/BN/GBS und SEZ³⁷ gerade das Gegenteil zu beweisen.

Der wesentlichste Vorteil solcher Zusammenschlüsse kommt in erster Linie den beteiligten Gesellschaften zugute, sind doch in den meisten Fällen grössere Möglichkeiten zur Betriebsvereinfachung und Kostensenkung die Folge (Aufhebung oder Spezialisierung der verschiedenen Depots und Werkstätten, freizügige Verwendbarkeit von Personal und Rollmaterial etc.). Diese Rationalisierung wird natürlich um so grösser sein, je stärker die einzelnen Bahnnetze miteinander verbunden sind und je ähnlicher sich die technischen und betrieblichen Voraussetzungen (gleiche Spurweite, gleiches Stromsystem, gleiches oder ähnliches Rollmaterial usw.) stellen. Mögen somit rein betriebswirtschaftliche Gründe zwei oder mehrere Privatbahnunternehmungen zu solchen Betriebszusammenschlüssen oder gar zu Fusionen zwingen, so ist doch die grosse „Konzentrationswelle“ von 1940 bis 1945, in der allein 23 Privatbahnunternehmungen zu acht neuen grösseren Gesellschaften fusionierten, als Folge des Privatbahnhilfegesetzes von 1939 zu verstehen. Es handelte sich dabei um Bahnen, die nach dem Gesetz nur dann in den Genuss der Bundeshilfe gelangen konnten, wenn sie sich zu grösseren Wirtschaftseinheiten zusammenschlossen. Dieser der schweizerischen Wirtschaftspolitik allerdings eher fremde Eingriff hat indessen das zustande gebracht,

36) Schwabe, H. R., a. a. O., S. 58.

37) Siehe S. 38 f.

was vielleicht erst viele Jahre später aus eigener Einsicht der Privatbahn-unternehmer oder unter dem Zwang des Bankrotts geschehen wäre. Mag dabei der Bund an eine eventuelle spätere Fortsetzung der Verstaatlichungsaktion oder aber lediglich an eine strukturelle Beeinflussung der Privatbahnökonomik, um in Zukunft weitere derartige Hilfeleistungen verhindern zu können, gedacht haben, der Nutzen kann jedenfalls sowohl den Privatbahngesellschaften als auch der gesamten Volkswirtschaft gutgeschrieben werden.

Die Betriebsgemeinschaft der sogenannten Lötschberggruppe umfasst neben der eigentlichen BLS-Linie die Strecken Bern—Neuenburg (BN), Bern—Schwarzenburg und Bern—Thun über Belp (GBS) sowie die Simmentalbahn (SEZ) von Spiez über Erlenbach nach Zweisimmen³⁸. Alle diese drei von der BLS betriebenen Privatbahnen sind als Aktiengesellschaften konstituiert und besitzen dementsprechend rechtliche und finanzielle Unabhängigkeit. Dieses betriebsgemeinschaftliche Verhältnis bestand aber im Unterschied zu andern Bahnen im wesentlichen schon vor der Gründung der BLS und wurde seinerzeit beim Kauf der Thunerseebahn unverändert von der Lötschbergbahn übernommen. Wie umfassend sich die gesamte Betriebsgruppe ausnimmt, mögen die folgenden Zahlen zeigen:

	Betriebslängen in km	Triebfahrzeuge (1960) (ohne Rangier- u. Dienstlokomotiven)	Personenwagen	Güterwagen
BLS	118	30	113	235
BN	43	15	19	59
SEZ	35	7	11	44
GBS	52	11	11	78
Total	248	63	154	416

Der Unterhalt dieses rund 700 Einheiten zählenden Fahrzeugparkes geschieht in nur drei Werkstätten, für Lokomotiven und Triebwagen in Spiez und Bern-Ausserholligen, für die Personen- und Güterwagen in Bönigen bei Interlaken. Der Personalbestand von rund 170 Personen für die Verwaltung der vier Bahnen sowie für den Schiffsbetrieb auf dem

38) BN = Bern-Neuenburg-Bahn (direkte Linie), gegründet 1897, eröffnet 1901. GBS = Gürbetal-Bern-Schwarzenburgbahn, 1944 aus der Fusion der Gürbetalbahn (GBT) (1897/1901) und der Bern-Schwarzenburg-Bahn (BSB) (1901/1902) entstanden. SEZ = Spiez-Erlenbach-Zweisimmen-Bahn, 1942 aus der Fusion der Spiez-Erlenbach-Bahn (1895/1897) und der Erlenbach-Zweisimmen-Bahn (1899/1902) hervorgegangen.

Thuner- und Brienzersee muss in Anbetracht der Grösse des Gesamtbetriebes als bemerkenswert klein bezeichnet werden. Mit Ausnahme der schweren Lokomotiven wird das Rollmaterial gegenseitig ausgetauscht, weshalb nicht selten in einem einzigen Zuge Fahrzeuge aller vier Bahnen anzutreffen sind. Mit der BN ist die BLS zudem noch mit einer Personalunion in der Verwaltung, die ebenfalls unverändert von der Thunerseebahn übernommen worden war, verbunden. Die genaue und offizielle Bezeichnung der Betriebsgemeinschaft lautet daher auch „BLS/BN und mitbetriebene Bahnen“.

Im Unterschied zur eigentlichen Lötschbergstrecke Thun—Brig, die den Charakter einer ausgesprochenen internationalen Transitverbindung besitzt, haben die mitbetriebenen Bahnen vorwiegend dem Lokalverkehr zu dienen. Sie erfüllen als Berner Vororts- und Touristenbahnen einen für die Stadt Bern und die umliegenden Gemeinden nicht zu unterschätzenden Dienst, der sich wohl regionalwirtschaftlich und siedlungspolitisch unbedingt günstig, für die Rentabilität der Unternehmen hingegen weit weniger erfreulich (Berufsverkehr!) auszuwirken vermag. Lediglich die BN darf sich rühmen, ein Teilstück der Linie Mailand—Bern—Paris über Pontarlier zu bilden und damit eine Funktion im internationalen Transitverkehr innezuhaben. (Von dieser Funktion hat man sich bei der Gründung auch viel versprochen!) Indessen beschränkt sich dieser Durchgangsverkehr zur Zeit auf ein einziges Zugspaar pro Tag mit je einem direkten Schlaf- resp. Liegewagen Paris—Brig—Paris bzw. Paris—Interlaken—Paris. Da zudem zwischen Neuenburg und Bern weder im Personen- noch im Güterverkehr ein besonders grosses Verkehrsbedürfnis besteht und demzufolge die Verkehrsentwicklung weit hinter den Erwartungen zurückgeblieben ist, war die Bahn in den nun über sechzig Jahren ihres Bestehens nur selten in der Lage, ihren Betriebsaufwand aus dem Betriebsertrag zu decken. So kann der BN trotz ihrer verkehrstechnisch guten Linienführung bloss als Vorortsbahn³⁹ mit Abonnementsverkehr eine grössere Bedeutung zugemessen werden.

Die Gürbetalbahn Bern—Belp—Thun ihrerseits stellt eine Parallelverbindung zur SBB-Strecke Bern—Thun über Münsingen dar, vermag

39) Die an der BN-Linie gelegenen Gemeinden Kerzers, Gümmenen, Rosshäusern usw. werden es sich allerdings verbitten, als Vororte Berns bezeichnet zu werden. Der Begriff „Vorort“ ist hier natürlich nicht vom politischen und rein geographischen, sondern vom verkehrs- und wirtschaftsgeographischen Gesichtspunkt aus zu verstehen.

diese aber zufolge längerer Fahrzeiten und ungünstigerer Neignungsverhältnisse nicht zu konkurrenzieren. Die Lötschbergbahn selbst führt denn auch ihre eigenen direkten Schnell- und Güterzüge von Bern nach Brig oder Interlaken über die betrieblich vorteilhaftere SBB-Linie. Zusammen mit der 1944 durch Fusion zugeschlagenen in Schwarzenburg blind endenden Strecke Bern—Schwarzenburg der ehemaligen BSB hat die GBS einen eigentlichen Tramverkehr zu bewältigen. Es verkehren auf beiden Linien ausschliesslich Personenzüge mit Halt auf allen Stationen. Auch hier nimmt sich der Güterverkehr mit einem Anteil am gesamten Betriebsertrag von rund 48 Prozent (BLS 62 %, BN 38 %, SEZ 38 %) eher bescheiden aus, zumal der Personen ertrag pro beförderte Person mit rund 83 Rp. (BLS 2.—, BN 1.13, SEZ 1.65)⁴⁰ wegen des vorherrschenden, wenig ertragsreichen Abonnementsverkehrs ohnehin schon auffallend tief ausfällt. Eine Anregung, die Linie Bern—Belp—Thun als Entlastungslinie der SBB-Strecke auszubauen, um sie vor allem dem durchgehenden Güterverkehr von Biel über Bern nach Thun, der heute im Wylerfeld noch durch eine Richtungsänderung verzögert wird, dienstbar zu machen, ist wohl zur Kenntnis genommen, unseres Wissens aber nie einer eingehenderen Prüfung unterzogen worden. Abgesehen davon liesse sich diese Spitzkehre durch eine (übrigens schon längst projektierte) Umfahrun gskurve Zollikofen—Ostermundigen ganz wesentlich billiger beheben.

Die dritte der Lötschberggruppe angeschlossene Bahn, die SEZ, hat hingegen etwas andere Verhältnisse aufzuweisen. Sie führt als einzige der mitbetriebenen Bahnen keine direkten Züge von oder nach Bern und kann auch nicht mehr eindeutig als Einzugslinie der Stadt betrachtet werden. Ihr Einzugsgebiet ist aber trotzdem flächenmässig weit grösser als dasjenige der GBS und reicht im Norden vom Vierwaldstättersee bis an den Genfersee im Süden. Sie stellt somit einen Teil einer weiteren Nord-Südtransversale dar, die allerdings betriebstechnisch uneinheitlich ist und fast ausschliesslich dem Touristenverkehr zu dienen hat. Die SEZ verbindet zusammen mit der Brünigbahn (SBB), der BLS und der Montreux-Oberlandbahn (MOB) einige der bedeutendsten und bekanntesten Fremdenverkehrszentren und -orte unseres Landes: Luzern, Interlaken, Zweisimmen, Gstaad, Château d'Oex und Montreux⁴¹. Daneben be-

40) Auf Grund der Zahlen von 1960 errechnet. Vgl. folgendes Kapitel.

41) Brünigbahn: Luzern—Interlaken, BLS: Interlaken—Spiez, SEZ: Spiez—Zweisimmen, MOB: Zweisimmen—Montreux. Um die Fahrt auf dieser landschaftlich

deutet sie natürlich für weite Gebiete des Simmentals eine lebenswichtige Anschlussverbindung mit dem übrigen Eisenbahnnetz. Von allen den genannten Bahnen vermag die Simmentalbahn die relativ günstigsten finanziellen Ergebnisse zu erbringen, wenngleich auch durch den Fremden- und Touristenverkehr bedingte grössere, oft unberechenbare Schwankungen (Saison- und Wochenendverkehr) unvermeidbar sind. Immerhin konnte während langer Jahre ununterbrochen ein Betriebsüberschuss und auch eine aktive Gewinn- und Verlustrechnung ausgewiesen werden, was vergleichsweise bei der BN nur 1943 und 1945, bei der GBS sogar nur 1945 der Fall war. Es mag diesbezüglich eine Rolle spielen, dass der Anteil der mit stark verbilligten Streckenabonnements (Schüler-, Lehrlings- und Arbeiterabonnements) reisenden Personen gegenüber den normal zahlenden Passagieren⁴² mit rund 38 % wesentlich kleiner ausfällt als bei der BN mit ca. 60 % und der GBS mit 67 %⁴³. Leider ist aber seit 1958 angesichts der stark angestiegenen Betriebsaufwendungen (Personalkosten!) und der nur unwesentlich zunehmenden Verkehrseinnahmen wieder ein Rückschlag eingetreten.

Es liegt ganz offen auf der Hand, dass die finanzielle Lage der BN, GBS und SEZ ohne die Betriebsgemeinschaft noch ganz bedeutend prekärer ausfallen müsste. Den kleinsten Nutzen geniesst wohl die BLS insofern selbst, als sie dank ihrer Grösse bezüglich Betriebslänge und Rollmaterial ohne Zweifel imstande wäre, auch allein einen rationellen Betrieb zu führen. Immerhin kann unter den gegebenen Umständen an ein Zerreißen dieses Gemeinschaftsbetriebes in keinem Falle gedacht werden, ausser der Möglichkeit, die BLS loszulösen und die andern drei Bahnen zu einer Einheitsunternehmung fusionieren zu lassen. Auch ist bereits die Frage aufgeworfen worden, die ganze bisherige Arbeitsgruppe inklusive BLS zu einer Unternehmung zusammenzufügen, um so mehr, als ja der Kanton Bern bei allen Bahnen als grösster Aktienbesitzer mitbeteiligt ist. Diese Fragen haben nun durch die Verstaatlichungsbegehren

wundervollen und abwechslungsreichen Strecke zu beschleunigen und angenehmer zu gestalten, werden die SEZ-Züge teilweise schon ab Interlaken-Ost geführt. Leider lässt sich aber ein zweimaliges Umsteigen nicht verhindern, da sowohl die Brünigbahn als auch die MOB Schmalspur aufweisen.

42) Unter „normal zahlenden“ Passagieren sind hier alle Personen zu verstehen, die nicht mit einem Streckenabonnement reisen. Somit fallen darunter nebst den normalen Billetten auch die verbilligten Sonntags-, Ferien- und Gruppenreisebillette sowie die General- und Halbtaxabonnements.

43) Auf Grund der Zahlen von 1960 berechnet.

wieder an Aktualität gewonnen und bedürfen in einem folgenden Kapitel noch der näheren Untersuchung.

Schliesslich ist noch auf die von der BLS betriebene Schifffahrt auf dem Thuner- und Brienzersee hinzuweisen. Im Unterschied zu den lediglich mitbetriebenen Bahnen stellt sie einen Teil der Gesamtunternehmung dar und ihre geschäftlichen Vorfälle erscheinen in der Jahresrechnung der Berner Alpenbahn-Gesellschaft. Wie wir wissen, ging die Schifffahrt beider Seen anlässlich der 1913 erfolgten Fusion der BLS mit der Thunerseebahn, die diese ihrerseits ein Jahr zuvor auf Drängen des Kantons Bern hin⁴⁴ übernommen hatte, an die Lötschbergbahn über. Während die neu hinzugekommene Strecke Thun—Spiez—Interlaken eine willkommene Ergänzung des BLS-Netzes darstellen musste, erwies sich die Übernahme des Schiffsbetriebes nichts weniger als vorteilhaft. Da mit der Umschienung des Thunersees (1913 wurde noch die heute auf Bus und Trolleybus umgestellte rechtsufrige Thunerseebahn Steffisburg—Thun—Interlaken in Betrieb genommen) dem Seeweg nur noch touristische Bedeutung zukommen konnte und der Güterverkehr ohnehin nicht mehr in Betracht gezogen werden durfte, ist es nur allzu leicht verständlich, dass die kurzen Saisonzeiten keinen rentablen Betrieb mehr zu versprechen vermochten. Wenn trotzdem in den letzten Jahren wenigstens auf dem Thunersee ein Ertragsüberschuss zu verzeichnen war, so ist dies einerseits dem stetig zunehmenden Fremdenverkehr (inkl. „Volks-tourismus“), nicht zuletzt aber auch den vorbildlichen Anstrengungen der BLS für eine umfassende Betriebsrationalisierung (Personaleinsparungen durch Übergang von den kaum noch wirtschaftlichen Dampfschiffen auf moderne Motorschiffe) und geschickte Einsatzplanung zuzuschreiben. Leider aber weist die Betriebsrechnung der Brienzerseeschifffahrt nach wie vor erhebliche Defizite auf, die in der zusammengefassten Schiffsbetriebsrechnung die günstigen Ergebnisse des Thunersees wieder zunichte machen. Die kleine verbleibende Aktivdifferenz erlaubt denn auch nicht mehr die volle Verzinsung der Kapitalschulden, so dass der gesamte Schiffsbetrieb auf beiden Seen als defizitär zu gelten hat. Indem die

44) Der Kanton Bern bestand deshalb auf einem Zusammenschluss, als die 1893 eröffnete Thunerseebahn die bis anhin florierende Schifffahrt und den Trajektverkehr schwer schädigte resp. lahmgelegt hatte. Um sich eher durchsetzen zu können, kaufte er im Laufe der Zeit über zwei Drittel der Thunerseebahn-Aktien auf und gewann dadurch den massgebenden Einfluss. Die Tatsache mag nicht zuletzt auch die reibungslose Fusion der nicht ungünstig arbeitenden Thunerseebahn mit der BLS erklären. Vgl. auch Meyer, a. a. O., S. 134.

Rechnung anschliessend in die Gesamtrechnung der Unternehmung über-
 setzt wird, hat somit die Bahn die Schifffahrt zu tragen. Der Schiffsbestand
 per Ende 1961 umfasst die folgenden Einheiten:

Seen	Dampfschiffe	Motorschiffe	Zusammen
Thunersee	3	8	11
Brienzersee	1	4	5
Total	4	12	16

Mit dem weiteren Ersatz der noch verbleibenden unwirtschaftlichen
 und veralteten Dampfschiffe durch Dieselschiffe hofft die BLS den Schiffs-
 betrieb noch umfassender rationalisieren und mit der Zeit evtl. selbst-
 tragend gestalten zu können.

VI. Die Verkehrsleistungen und finanziellen Ergebnisse der BLS

Als sogenannte Haupt- oder Vollbahn hat die BLS alle unter nor-
 malen Umständen an die Eisenbahnen des allgemeinen Verkehrs gestellten
 Bedürfnisse zu befriedigen. Nach der Art der zu transportierenden Ob-
 jekte gegliedert, fallen statistisch die folgenden Verkehrsbedürfnisse an:
 der Personenverkehr, der Gepäckverkehr, der Postverkehr, der Güter-
 verkehr (im engeren Sinne) und der Tierverkehr, wobei die letzten vier
 Gruppen auch gesamthaft als Güterverkehr im weiteren Sinne verstanden
 werden. In der folgenden Übersicht sind die diesbezüglichen Zahlen für
 die BLS aus verschiedenen Jahren zusammengefasst ⁴⁵.

Die Auswahl der Jahre wurde so getroffen, dass jeweils der Beginn,
 das Ende oder ein Wendepunkt einer charakteristischen Wirtschafts-
 periode zur Geltung gebracht werden kann. Während das Jahr 1916
 allgemein die Situation des ersten Weltkrieges mit seinen verheerenden
 Folgen für die Schweizerbahnen zu repräsentieren hat, spiegelt sich von
 1924—1930 die allmählich einsetzende Normalisierung der Wirtschafts-
 lage wider. Für die Lötschbergbahn bildete diese Zeit die ersten vollen
 Betriebsjahre unter einigermaßen normalen Umständen, war doch die
 Bahn kurz nach ihrer Betriebsaufnahme vom Kriege überrascht worden.
 Wenn wohl die Strecke in kluger Voraussicht als erste schweizerische

⁴⁵) Alle statistischen Unterlagen wurden, soweit nicht anders vermerkt, der jähr-
 lich erscheinenden Verkehrsstatistik der BLS/BN und mitbetriebenen Linien ent-
 nommen oder auf Grund deren Angaben berechnet.

Personen- und Güterverkehr der BLS nach Jahren

Jahre	Pers.-Verkehr	Güterverkehr				total in t
	Beförderte Personen	Gepäck in t	Post in t	Güter in t	Tiere in t	
1916 ⁴⁶	1 442 084	*	*	*	*	1 443 782
1920 ⁴⁷	1 950 079	*	*	*	*	1 694 196
1924 ⁴⁷	2 736 115	*	*	*	*	1 644 712
1930 ⁴⁷	2 982 827	*	*	*	*	1 695 808
1936 ⁴⁷	2 361 135	*	*	*	*	1 382 122
1939	2 618 471	6 280	8 055	2 003 372	14 887	2 032 594
1940	3 015 349	6 836	7 949	3 250 959	21 473	3 287 217
1942	4 304 209	10 494	10 463	4 237 283	18 443	4 276 683
1945	5 457 076	12 581	15 008	1 170 392	16 837	1 214 818
1948	5 340 363	12 136	18 047	1 609 377	15 024	1 654 584
1950	4 947 168	11 096	18 481	1 825 089	12 472	1 867 138
1952	5 347 292	12 856	19 718	2 184 800	13 644	2 231 018
1954	5 379 223	13 778	20 833	2 441 012	12 542	2 488 165
1956	5 911 123	21 301	26 464	3 098 046	10 754	3 156 565
1958	6 620 812	24 809	28 348	2 822 525	10 343	2 886 025
1960	7 113 407	38 132	31 027	3 527 853	9 557	3 606 569

Alpenbahn elektrisch betrieben wurde und demzufolge nicht unter der Kohlenknappheit zu leiden hatte, waren die Erschütterungen der ersten Betriebsjahre für die Gestaltung der finanziellen Basis von derart schwerwiegender Natur, dass die Zeit bis 1930 nicht ausreichte, um eine befriedigende Gesundung herbeizuführen. Die hereinbrechende grosse Wirtschaftskrise, die in unserem Land bis 1936 einen Tiefpunkt erreicht hatte, führte wiederum zu einem massiven Rückgang der Transportmengen, wobei allerdings die zunehmende Konkurrenz des Strassenverkehrs mit einzubeziehen ist. Trotz durch Kontingente und Devisenbewirtschaftung erschwerten Handelsbeziehungen konnte der internationale Verkehr, der für die BLS geradezu lebenswichtig ist, allmählich wieder eine erfreuliche Ausweitung erfahren und 1939 wurde mit über 2 Millionen Gütertonnen die höchste bisher auf der Lötschberglinie je beförderte Gütermenge registriert.

Indessen brach noch im selben Jahre der zweite Weltkrieg aus, der die Situation wiederum von Grund auf änderte. Allerdings vermochten unsere Bahnen im Unterschied zu 1914/18 diesmal aus dem Kriege grossen Nutzen zu ziehen: Wenn auch durch den Kriegsfahrplan die

46) Aus der Broschüre „Bern—Lötschberg—Simplon“, Ausgabe 1960.

47) Aus „Leistungen und Finanzen der bernischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs 1920—1957“.

Transportleistungen für den Zivilverkehr beträchtlichen Einschränkungen unterworfen waren, erforderten grosse (landeseigene) Militärtransporte erhebliche Mehrleistungen. Hinzu kam die kriegsbedingte Bewirtschaftung flüssiger Treibstoffe, wodurch die Eisenbahnen ihr ehemaliges Transportmonopol vorübergehend zurückerhielten und ihnen dementsprechend sofort vermehrte Aufgaben zufielen. Für die Nord-Süd-Bahnen wie die Gotthard-, Simplon- und Lötschbergbahn machten sich auch zusätzliche Transporte zwischen den Achsenmächten Deutschland—Italien deutlich bemerkbar, ebenso wie der Umstand, dass die Schweiz infolge Kriegseinwirkungen in Nord- und Westeuropa anfänglich gezwungen war, den grössten Teil ihrer Importversorgung via die italienischen Häfen (Genua, Savona u. a.) zu tätigen. Mit den zunehmenden Kriegsoperationen, dem anschliessenden Zusammenbruch und der Kapitulation Italiens 1943 blieben diese zusätzlichen Transporte aus. Für die Lötschbergbahn bedeuteten auch die Jahre 1941/42 die besten ihres Bestehens und die damaligen in ununterbrochenem Einsatz mit bis zu 2000 t schweren Riesenzügen beförderten Gütermengen wurden trotz der allgemeinen Hochkonjunktur bis heute nicht mehr erreicht. Mit dem Waffenstillstand und der Besetzung der Verliererstaaten von 1945 wurden die Militärtransporte eingestellt, während zugleich der internationale Güteraus-tausch vor allem zwischen Deutschland/Frankreich und Italien praktisch gänzlich zum Erliegen kam.

Die nachfolgenden Jahre standen zwar im Zeichen des Wiederaufbaus und der Reaktivierung der internationalen Handelsbeziehungen, doch musste auch unser Land 1950 einen leichten Kriseneinbruch (30 000 Arbeitslose) hinnehmen, der indessen noch im gleichen Jahre einer neuen Konjunkturwelle zu weichen hatte (Korea-krieg). Es wurde damit der Beginn der sich immer deutlicher abzeichnenden „Überkonjunktur“ eingeleitet, die, wie die Statistik zeigt, auch bei der BLS in kurzen Zeitabständen erhöhte Transportleistungen bedingte. Die 1958 in den USA erfolgte Rezession vermochte sich glücklicherweise nicht allzu stark auf Europa und die Schweiz zu übertragen, wenngleich eine leichte Schrumpfung des Transit- und Importverkehrs nicht ganz zu vermeiden war⁴⁸. Aber bereits das folgende Jahr sowie vor allem 1960 konnten wiederum

48) Nebst der Tatsache, dass die Wirtschaft in vermehrtem Masse die bereits vorhandenen Rohstofflager heranzog und damit den Import etwas herabdrückte, muss für die BLS auch ein auf der Simplon-Südrampe durch Unwetter bedingter Verkehrsunterbruch von 21 Tagen in Rechnung gestellt werden (Ausfall ca. 60 000 t).

als Rekordjahre (abgesehen von den ersten vier Kriegsjahren 1940—43) vermerkt werden und die immer noch steigenden Frequenzen lassen bei anhaltender Hochkonjunktur weiterhin auf ähnliche oder sogar noch verbesserte Resultate hoffen.

Die Ausscheidung der Personen- und Gütertransporte auf den internen Verkehr (Verkehr auf eigenem Bahnnetz)⁴⁹, den direkten Verkehr (Verkehr BLS-Netz—übriges Schienennetz)⁵⁰ und den Transitverkehr (Transit durch die Schweiz, Verkehr Schweiz—Ausland und BLS Transitverkehr nach dem Wallis)⁵¹ ergibt pro 1960 das folgende Bild:

*Personen- und Güterverkehr der BLS 1960
ausgeschieden nach Verkehrsarten*

Verkehrsart	Beförderte Personen		Beförderte Gütertonnen exkl. Gepäck-, Post- und Tierverk.	
	absolut	%	absolut	%
	ohne Linie Münster—Lengnau			
Interner Verkehr	1 765 987	35,2	29 374	1,3
Direkter Verkehr	1 683 265	33,6	328 564	14,7
Transitverkehr	1 203 781	24,0	1 878 588	84,0
Übriger Verkehr ⁵²	360 292	7,2	.	.
Zusammen	5 013 325	100,0	2 236 526	100,0
	Gesamtes BLS-Netz			
Interner Verkehr	1 914 432	26,9	29 465	0,8
Direkter Verkehr	2 704 033	38,0	351 168	10,0
Transitverkehr	1 906 855	26,8	3 147 220	89,2
Übriger Verkehr	588 087	8,3	.	.
Zusammen	7 113 407	100,0	3 527 853	100,0

Der Grenchenberg-Tunnel übernimmt somit vom gesamten Personen-Transitverkehr einen Anteil von 36,87 % und im Güter-Transit sogar von 40,03 %, was allerdings in Anbetracht der integrierenden Lage der Strecke nicht weiter verwunderlich ist. Ebenso ist es fast zwangsläufig gegeben, dass bahninterne Transporte bei nur zwei Stationen (Münster und Lengnau) vor allem im Güterverkehr kaum ins Gewicht fallen können. Aber auch auf der eigentlichen Lötschberglinie werden 84 % aller

49) Z. B. Spiez—Kandersteg.

50) Z. B. Kandersteg—Zürich.

51) Z. B. Paris—Lötschberg—Mailand, Biel—Lötschberg—Domodossola und Basel—Lötschberg—Zermatt.

52) Reisebureaux, Generalabonnemente.

Güter⁵³ im Transit befördert, wovon wiederum mehr als $\frac{3}{4}$ weiter durch den Simplon nach Italien resp. von dort in die Schweiz geleitet werden.

Etwas anders verhält es sich im Personenverkehr: Die hohe Zahl der im direkten und internen Verkehr beförderten Personen erklärt sich aus der touristischen Bedeutung der Bahn, weshalb ihr in dieser Beziehung auch lokal gesehen eine enorm wichtige Aufgabe zukommt. Im direkten Verkehr werden alle Personen erfasst, die den Ausgangspunkt resp. das Endziel ihrer Reise an einer am BLS-Netz liegenden Station gewählt haben. Dabei fuhren 1960 von insgesamt 1 683 265 im direkten Verkehr beförderten Reisenden 98 511 Personen direkt vom Ausland und 1 584 754 Personen direkt von irgendwoher aus der Schweiz nach dem Lötschberggebiet und umgekehrt. Diese Aufgliederung darf aber nicht gleichzeitig auch als Ausscheidung zwischen In- und Ausländern verstanden werden (eine solche Erfassung wäre praktisch gar nicht so leicht durchzuführen), befinden sich doch unter den Auslandsreisenden auch viele Einheimische, während anderseits ein grosser Teil der ausländischen Feriengäste innerhalb der Schweiz die BLS als Ausflugsbahn benützen. Auf diese Weise erklärt sich die ebenfalls hohe Zahl der innerhalb des eigenen Netzes gereisten Passagiere, wobei von total 1 765 987 Personen 857 599 im Einheimischen-⁵⁴ und 908 388 Personen im Normalverkehr reisten.

Unter Würdigung des Umstandes, dass die von der Lötschbergbahn direkt bedienten Ortschaften mit Ausnahme von Thun, Spiez und Interlaken nur kleine Einwohnerzahlen und wiederum abgesehen von Thun auch keine grössere industrielle und geschäftliche Bedeutung aufweisen, muss es natürlich naheliegen, den starken nicht einheimischen internen Verkehr der Berühmtheit des Berner Oberlandes und des Lötschberggebietes (Lötschental) als „Touristen- und Ferienparadies“ zuzuschreiben. Umgekehrt liegt darin aber auch die wirtschaftliche Wichtigkeit und Unentbehrlichkeit der BLS für dieses weitreichende Gebiet begründet.

53) Der Gepäck-, Post- und Tierverkehr nimmt sich hier derart gering aus, dass er weggelassen werden kann. Die als Durchschnitt der letzten 10 Jahre berechneten Prozentzahlen ergeben Anteile von nur 0,72 %, 0,90 %, 0,46 % gegenüber 97,92 %.

54) Die statistische Erfassung der einheimischen und nichteinheimischen Reisenden (also übrige nicht im betreffenden Gebiet ansässige Schweizer sowie Ausländer) ist durch eine gesonderte Tarifbehandlung möglich, indem an die Einheimischen verbilligte, sogenannte Einheimischenbillette abgegeben werden. Unter Normalverkehr fallen somit alle andern mit gewöhnlichen oder verbilligten Billetten (Normalbillette, Rundfahrt- und Sonntagsbillette etc.) und Abonnementen bezahlten Transporte.

Für eine Unternehmung sind indessen die Verkehrsleistungen nicht allein massgebend; über die Zukunft entscheidet letzten Endes der finanzielle Erfolg, d. h. das Verhältnis von Aufwand und Ertrag. Die missliche Lage vieler schweizerischer Privatbahnen, die weniger denn je ihre Aufwendungen zu decken, geschweige denn auch einen Gewinn herauszuwirtschaften vermochten, hat in neuerer Zeit die Zahl der Verstaatlichungsbegehren wieder anschwellen lassen, und der Bund kann nicht umhin, den notleidenden Bahnen vorderhand erneut mit Subventionen unter die Arme zu greifen. Man kann heute kaum mehr behaupten, dass die grösseren Privatbahnen darauf ausgerichtet sind, hohe Gewinne mit Dividendenauszahlung zu erzielen. Der Kampf um die Deckung des Betriebsaufwandes und so gut wie möglich auch der Kapitalzinsen ist ohnehin schon schwer genug. Das Gesellschaftskapital (praktisch nur Aktienkapital) bleibt in den meisten Fällen unverzinst. Hier ist auch die Lötschbergbahn zu nennen, die seit der Betriebsaufnahme 1913 noch nie Dividenden ausgeschüttet hatte. Immerhin darf die BLS zu den wenigen Bahnen gezählt werden, die durch alle Jahre hindurch zum Teil recht ansehnliche Betriebsüberschüsse auszuweisen hatten. Die nachstehende Übersicht gibt in chronologischer Reihenfolge über die Betriebsaufwendungen und -erträge einiger repräsentativer Jahre Auskunft:

Gesamtbetriebserträge und -aufwendungen der BLS nach Jahren

Jahre	Betriebserträge in Fr. ⁵⁵	Betriebsaufwendungen in Fr.	Betriebsüberschüsse in Fr.
1916 ⁵⁵	4 355 893	3 123 199	1 232 694
1920 ⁵⁶	12 276 252	7 267 522	5 008 730
1924 ⁵⁶	10 931 920	7 603 813	3 328 107
1930 ⁵⁶	11 616 881	7 981 729	3 635 152
1936 ⁵⁶	8 272 600	6 777 798	1 494 802
1939	11 604 240	7 783 895	3 820 345
1940	18 191 688	8 934 578	9 257 110
1942	22 153 431	11 469 984	10 683 447
1945	14 403 516	10 685 437	3 718 079
1948	22 664 247	17 417 771	5 246 476
1950	22 740 073	18 172 656	4 567 417
1952	27 306 657	19 078 870	8 227 787
1954	29 387 326	20 261 517	9 125 809
1956	35 500 035	24 179 075	11 320 960
1958	38 082 868	32 874 888	5 207 980
1960	43 204 687	35 769 977	7 434 710
1961 ⁵⁷	48 370 000	38 540 000	10 330 000

55) Aus Broschüre „BLS“, a. a. O.

Wenn sich auch in diesen Zahlen wie bei den Verkehrsleistungen die Lage der Gesamtwirtschaft der betreffenden Zeitabschnitte widerzuspiegeln vermag, so sind doch — wie ein Vergleich sofort zeigt — steigende Personen- und Güterfrequenzen noch keineswegs erhöhten Betriebsüberschüssen gleichzusetzen. Als wichtigste mitbestimmende Faktoren der Betriebsrechnung kommen in den Erträgen die zur Anwendung gelangende Tarifpolitik (des Bundes) und in den Aufwendungen das jeweilige Preisniveau und die Kostenstruktur zum Ausdruck. So bildete das Jahr 1920 den Kulminationspunkt der Teuerung des ersten Weltkrieges. Einige von den Bundesbehörden verfügte massive Tarifierhöhungen und die Einschränkungen der Tarifierduktionen vermochten einen gewissen Ausgleich zu erbringen, als 1924 im Zuge allgemeiner Lohn- und Preisabbaumassnahmen auch die Transportkosten wieder gesenkt werden mussten. (Sogenannte Tarifierpassung der Privatbahnen nach unten.) Diese Politik fand ihre Fortsetzung bis 1930 und erst recht während der Krisenjahre durch Wiedereinführung von Vergünstigungen und Ausnahmetarifen. Der allgemeinen Transportbaisse, die zu niedrigen Tarifen ohnehin nur geringe Einnahmen brachte, standen allerdings auf der andern Seite auch niedrigere Aufwendungen gegenüber, so dass trotzdem in einigen Fällen wie auch bei der Lötschbergbahn noch ein Überschuss erwirtschaftet werden konnte.

Mit dem Ausbruch des zweiten Krieges setzten aber sofort wieder heftige Preissteigerungen und damit wachsende Betriebskosten ein, die 1944 erneute Tarifierpassungen nach oben notwendig machten. Immerhin konnte die BLS in diesen Jahren Rekordüberschüsse von über 9 und 10 Mio. Franken verbuchen, die dann aber in der ersten Zeit nach Kriegsende wieder um mehr als 30 % zurückgingen, da das Verkehrsvolumen augenblicklich zusammenschrumpfte, das allgemeine Preisniveau aber nicht mehr auf den Vorkriegsstand zurückgefallen war. Wenn auch die folgenden „Hochkonjunkturjahre“ den Privatbahnen wieder zu gestiegenen Frequenzen verholfen hatten, darf doch nicht übersehen werden, dass sich die Lebensbedingungen nicht wesentlich verbessern liessen. Seit 1952 sind sogar wieder in vermehrtem Masse einzelne Bahnen auf die Hilfe der öffentlichen Hand angewiesen. Noch nie hatte die Preissteigerung derartige Ausmasse angenommen, die der Bund mit erneuten

56) Aus „Leistungen und Finanzen der bernerischen Privatbahnen“, a. a. O.

57) Aus BLS Geschäftsbericht 1961.

58) Verkehrseinnahmen + Nebeneinnahmen (neutraler Ertrag).

Tarifanpassungen auszugleichen versuchte, deren Wirkung aber nur für kurze Zeit zu verspüren war. So mussten sich viele Bahnen trotz Rekordinnahmen mit bescheidenen Betriebsüberschüssen begnügen, die in vielen Fällen eine gesunde Abschreibungspolitik und die Kapitalverzinsung verhinderten.

Der Aufwand jeder Eisenbahnunternehmung wird massgeblich durch die Lohnkosten bestimmt. Diese betrugen bei der BLS für das Jahr 1959 45 % (1920: 40,4 % ⁵⁹, 1930: 43,1 % ⁶⁰, 1950: 58 %, 1953: 55,9 %) des Gesamtaufwandes ohne Abschreibungen. Der massive Rückgang des Überschusses 1958 ist denn auch nicht zuletzt ⁶¹ auf die Auszahlung neuer Teuerungszulagen, die Neuregelung der Nebenbezüge sowie auf eine Personalvermehrung zurückzuführen. Die periodischen Lohnerhebungen des Verbandes schweizerischer Transportanstalten und des schweizerischen Eisenbahnerverbandes zeigen deutlich, dass das allgemeine Lohnniveau der Eisenbahner hinter demjenigen anderer Berufszweige zurückgeblieben ist und demzufolge mit weitem Verschiebungen zu Lasten der Lohnkosten gerechnet werden muss. Die zwangsläufige Folge neuer Tarifierhöhungen wird deshalb — sollen unsere Bahnen finanziell gesichert werden — kaum zu vermeiden sein.

Verkehrseinnahmen der BLS aus dem Personen- und Güterverkehr nach Jahren

Jahre	Personenverkehr		Güterverkehr		Zusammen
	in Fr.	%	in Fr.	%	Fr.
1916 ⁶²	1 257 536	31,20	2 773 571	68,80	4 031 107
1920 ⁶³	2 774 403	23,90	8 832 293	76,10	11 606 696
1924 ⁶³	3 764 242	36,15	6 651 456	63,83	10 415 698
1930 ⁶³	4 596 386	41,36	6 517 247	58,64	11 113 633
1936 ⁶³	3 194 228	40,41	4 710 139	59,59	7 904 367
1939	3 404 845	30,39	7 798 061	69,61	11 202 905
1942	5 248 695	24,15	16 489 371	75,85	21 738 066
1945	6 882 573	49,75	6 952 017	50,25	13 834 590
1948	8 515 324	41,96	11 777 966	58,04	20 293 290
1950	8 620 483	42,03	11 891 440	57,97	20 511 923
1952	9 673 614	38,52	15 439 585	61,48	25 113 199
1954	10 312 368	38,41	16 538 018	61,59	26 850 386
1956	11 542 877	35,38	21 085 830	64,62	32 628 707
1958	12 510 938	38,07	20 348 550	61,93	32 859 488
1960	14 232 281	37,26	23 963 147	62,74	38 195 428

59) und 60) In diesen Zahlen sind die Sozialaufwendungen nicht den Lohnkosten angelastet, so dass sie im Sinne einer leichten Erhöhung korrigiert werden müssen.

Während sich der Aufwand nur schwer auf die einzelnen Beförderungsobjekte und Streckenabschnitte sowie nach Verkehrsgruppen ausscheiden lässt, ist dies bei den Einnahmen durch die Erfassung der abgegebenen Billette und Transportscheine relativ leicht möglich. Die untenstehende Übersicht veranschaulicht die Einnahmen, ausgeschieden nach Personen- und (Gesamt-)güterverkehr.

Die Ausscheidung der Verkehrseinnahmen 1960 nach Verkehrsgruppen ist in der folgenden Übersicht dargestellt:

Verkehrseinnahmen der BLS 1960 ausgeschieden nach Verkehrsarten

Verkehrsart	Personenverkehr		Gesamtgüterverkehr ⁶⁴	
	absolut Fr.	%	absolut Fr.	%
ohne Linie Münster—Lengnau				
Interner Verkehr	1 549 031	12,50	789 974	4,13
Direkter Verkehr ⁶⁵	6 093 487	49,16	3 478 507	18,17
Transitverkehr	4 752 669	38,34	14 868 914	77,70
Zusammen	12 395 187	100,00	19 137 395	100,00
Linie Münster—Lengnau				
Interner Verkehr	62 990	3,43	19 881	0,56
Direkter Verkehr ⁶⁵	867 408	47,22	161 909	4,51
Transitverkehr	906 696	49,35	3 405 853	94,93
Zusammen	1 837 094	100,00	3 587 643	100,00

Alle diese Zahlen vermögen natürlich nicht zu überraschen, bestätigen sie doch nur die bei den Verkehrsleistungen bereits festgestellten Proportionen. Der Transitgütertransport ist durch alle Jahre hindurch das tragende Element des gesamten BLS-Verkehrs geblieben und stellt damit die Lötschbergbahn etwas ausserhalb der übrigen Privatbahnen, die meist keinen oder nur geringen Transitbahncharakter besitzen und auch oft auf den Personenverkehr allein angewiesen sind. Wenn die aufgezeichnete Entwicklung generell für alle Bahnen, also auch für die Staatsbahnen,

61) Den gestiegenen Aufwendungen sind in diesem Jahr auch leicht gefallene Erträge (Rezession, Verkehrsunterbruch) gegenüberzustellen.

62) Aus Broschüre BLS, a. a. O.

63) Aus „Leistungen und Finanzen der bernischen Privatbahnen“, a. a. O.

64) Exkl. Postverkehr.

65) Einschliesslich übriger Verkehr, Reisebureaux, Generalabonnemente und Abschlagszahlung des Eidg. Amtes für Verkehr (EAV) an Privatbahnen für Tarifannäherung. (Personenverkehr Fr. 1 030 000.—, Gepäck- und Expressgutverkehr Fr. 70 000.—.)

Geltung hat, so können die für die Lötschbergbahn im speziellen berechneten Daten nicht unbedingt als repräsentativ angesehen werden. Allein schon die grosse Abhängigkeit von der internationalen politischen und wirtschaftlichen Lage zwingt uns, der Lötschbergbahn eine Sonderstellung einzuräumen. Und insofern dürfen auch die Verstaatlichungsprobleme unserer übrigen Privatbahnen nicht ohne weiteres auf die BLS übertragen werden. Einer diesbezüglichen speziellen Betrachtung ist deshalb der folgende zweite Teil dieser Arbeit gewidmet.

Zweiter Teil

I. Gründe der Verstaatlichungsbegehren

Der heutzutage geradezu erstaunlich erscheinende Optimismus, der im letzten Jahrhundert und auch noch in den Jahren vor dem ersten Weltkrieg Behörden und Private dazu bewogen hatte, in ungehemmter Weise unser Land mit einem dichten Schienennetz zu überziehen, ist nur aus der festen Überzeugung heraus zu erklären, dass man für die Eisenbahn noch auf lange Sicht genügend Entwicklungsmöglichkeiten sah. Die Eisenbahn als einziges schnelles und bequemes Massentransportmittel besass uneingeschränkt das Transportmonopol, was sie als gute und rentable Kapitalanlage erscheinen liess. Nicht nur für den privaten Kapitalisten, sondern auch für den Staat stand eine gute Rendite im Vordergrund.

Die in weiten Volkskreisen vorherrschende Meinung, Konkurrenz ist gut, Monopol dagegen schlecht, hat sich bei den Bahnen, vor allem bei den Privatbahnen, leider bewahrheitet. Nicht nur, dass anstelle einer vernünftigen Verkehrsplanung eine blinde, meist aus spekulativen Gründen erklärliche Bahnbauwut, die wir heute so teuer bezahlen müssen, eingesetzt hat, sondern die grösstenteils billige und daher schlechte Bauausführung, der mangelhafte Unterhalt der Anlagen und des Rollmaterials sowie der in keiner Weise auf die Bedürfnisse und Wünsche der Bahnbenützer abgestellte Kundendienst haben die öffentliche Meinung gegen die privaten Bahnen beeinflusst. Nicht ohne Widerhall sind auch die Aufrufe des Bahnpersonals (Aarauer Tag 1897, Nordostbahnstreik 1898), das sich von einer Verstaatlichung eine erhebliche Verbesserung seiner sozialen Stellung erhoffte, geblieben¹. Wenn in der Schweiz die Einleitung der ersten Rückkaufsetappe dennoch nur unter grossen Schwierigkeiten herbeigeführt werden konnte, so ist der Grund wohl auch im staatspolitischen Aufbau unseres Landes, nachdem aber die Misere des

1) Vgl. Bratschi, R., „Eisenbahner einst und jetzt“. Jubiläumsschrift 50 Jahre SBB, 1952.

Privatbahnsystems nicht mehr zu verkennen und auch von den Behörden offenkundig erkannt worden war, nur in einer leider noch heute gewissen Kreisen eigenen Kirchturmpolitik zu finden. Schliesslich war aber dennoch, wie die Volksabstimmung von 1898 bewiesen hatte, die grosse Mehrheit des Schweizervolkes zur Überzeugung gelangt, dass nur durch eine Verstaatlichung Abhilfe und Besserung geschaffen werden könne.

Auch unsere jungen Bundesbahnen hatten in ihren ersten Jahren noch von der Monopolstellung des Schienenverkehrs profitieren können, was ihnen die Anfangsschwierigkeiten zu überwinden und die Modernisierung der übernommenen mobilen und immobilien Werte zu beschleunigen verhalf. Diese erfreuliche Entwicklung hat deshalb verständlicherweise zu optimistischen Zukunftsaussichten verleiten lassen². Der Umschwung trat indessen rascher ein, als man je erwartet hätte. Eine erste starke Konkurrenz trat gegen Ende der zwanziger Jahre mit der technisch und konjunkturell bedingten Motorisierung auf. Sie wirkte sich aber anfänglich noch vorwiegend auf den Nahverkehrsbereich aus. Nach einem krisen- und kriegsbedingten Rückgang von 1930 bis 1945 setzte die Vermehrung des Motorfahrzeugbestandes mit erneuter Stärke ein und — wie die neuesten Zahlen beweisen — nichts deutet darauf hin, dass diese Entwicklung zum Abschluss gekommen wäre. Durch den Aus- und Neubau moderner Strassen (Autobahnen) und die Möglichkeit, schnelle und betriebssichere Strassenfahrzeuge zu schaffen, ist dem Schienenverkehr nun auch auf Fernstrecken eine gewaltige Konkurrenz erwachsen, die durch den Luftverkehr noch zunehmend verschärft wird. Die Eisenbahn hat im Nah- wie im Fernverkehrsbereich und im Personen- wie im Güterverkehr heute jegliche Monopolstellung verloren.

Das Verhältnis Auto/Eisenbahn wie auch Flugzeug/Eisenbahn darf nicht darin verstanden werden, dass das neuere Verkehrsmittel als Erfolg des technischen Fortschrittes dazu angetan ist, das alte und überholte zu ersetzen. Schon rein technisch hat jedes Transportmittel charakteristische Vor- und Nachteile; vor allem aber ist jedem ein relativ genau umschreibbarer Bereich vorbehalten, in dem es allein wirtschaftlich eingesetzt werden kann. So können sich die Probleme nur auf die Schaffung einer Verkehrsordnung beziehen, wonach jedem Verkehrsmittel entsprechend seiner spezifischen Eignung das günstigste Wirkungsfeld zu-

2) Weissenbach, Pl.: Der Abschluss der Verstaatlichung der Hauptbahnen und 10 Jahre Staatsbetrieb in der Schweiz, S. A. aus Archiv f. Eisenbahnwesen 1912, S. 56 ff.

gewiesen wird. Dabei würde für alle Beteiligten bezüglich der Verkehrsbereiche eine kostensparende Spezialisierung ermöglicht und die einzelnen Transportmittel würden anstatt gegenseitig dem Konkurrenzkampf ausgeliefert zu sein, eine willkommene Ergänzung erfahren³.

Es ist unbestritten, dass die Automobilkonkurrenz den Bahnen vorwiegend auf Lokalstrecken schwere Einbussen gebracht hat. Wenn zwar heute fast allgemein von Rekordtonnagen und -einnahmen die Rede ist, so soll das nicht darüber hinwegtäuschen, dass die Finanzlage in vielen Fällen nicht ebensolche Rekorde ausweisen kann. Die meisten unserer Eisenbahnen einschliesslich der Bundesbahnen sind schon schwer geschädigt aus dem ersten Weltkrieg in den Konkurrenzkampf Schiene/Strasse eingetreten, und die nachfolgende grosse Krise ihrerseits machte jede finanzielle Verbesserung illusorisch. Hinzu kamen der materielle Nachholbedarf sowie auch die sich aus wirtschaftlichen Gründen aufdrängende Elektrifizierung, die ja ohnehin nur mit Bundeshilfe vollzogen werden konnte. Die erfreuliche Frequenzsteigerung nach dem zweiten Kriege brachte wohl gute Resultate, doch waren sie bei weitem ungenügend, um die sich inzwischen angehäuften Schuldenlast (bei vielen Bahnen konnten nicht einmal mehr die ordentlichen Abschreibungen vorgenommen werden) und die laufenden Aufwendungen decken zu können. Die alsbald einsetzende Teuerungswelle, die die Kosten stärker ansteigen liess als die an die Tarifordnung und -vorschriften gebundenen Einnahmen, hat auch weiterhin hinter die finanzielle Gesundung vieler unserer Bahnen ein Fragezeichen gesetzt.

Aus diesen Einsichten heraus sind alle weiteren Verstaatlichungsbegehren der „zweiten und dritten Etappe“ zu verstehen. Im Unterschied zur ersten Rückkaufsaktion sind es die Privatbahngesellschaften selbst oder die ihre Lasten tragenden öffentlichen Körperschaften, die beim Bund die Verstaatlichung beantragen. Aus früheren Ausführungen wissen wir aber, dass nur wenigen solcher Begehren stattgegeben wurde. Seit der Eingliederung der Zwischenstrecke Hinwil—Bauma der ehemaligen

3) Leider ist bis heute jedem Versuch, eine derartige Verkehrsordnung zu schaffen, der Erfolg versagt geblieben. Das Verkehrsteilungsgesetz von 1934, wonach den Bahnen der Ferngütertransport, dem Automobil hingegen die Nahtransporte innerhalb einer 30-km-Zone überlassen werden sollten, wie auch die als dringlicher Bundesbeschluss von 1938 vorgebrachte Autotransportordnung (ATO) wurden vom Volke abgelehnt. Nachdem auch der Versuch, 1951, die Autotransportordnung in die ordentliche Gesetzgebung zu überführen, gescheitert war, bleibt bis heute nur der Weg einer freiwilligen Zusammenarbeit auf vertraglicher Basis offen.

Urikon-Bauma-Bahn in das Bundesbahnnetz 1947 sind trotz mehrerer hängender Begehren keine Verstaatlichungen mehr vorgenommen worden. Es haben seither die folgenden Kantone zum Teil wiederholt diesbezügliche Eingaben an den Bundesrat geleitet, wobei sie für die Verstaatlichung der nachstehenden Bahnen plädierten:

Graubünden:	Rhätische Bahn (RhB).
Bern:	Lötschbergbahn (BLS), Bern-Neuenburg-Bahn (BN), Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn (GBS), Simmentalbahn (SEZ), Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT), Vereinigte Huttwil-Bahnen (VHB), Sensetalbahn (STB) und Chemins de fer de Jura (CJ).
Waadt:	Montreux—Oberland—Bernois (MOB). Chemin de fer Vevey—Chexbres (VCH).
Freiburg:	Chemins de fer Fribourgeois (GFM). Bern-Neuenburg-Bahn (BN). Montreux—Oberland—Bernois (MOB).
Neuenburg:	Bern-Neuenburg-Bahn (BN) d. Chemin de fer Régional du Val de Travers (RVT).
Solothurn:	Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn (EBT). Solothurn-Münster-Bahn (SMB).

Von den Privatbahnverwaltungen selbst haben dem Bundesrate Rückkaufsgesuche eingereicht: die Lötschbergbahn, Montreux—Oberland—Bernois, Rhätische Bahn, Appenzellerbahn, Mittel-Thurgau-Bahn, Chemin de fer Régional du Val de Travers und die Chemin de fer Vevey—Chexbres.

Insgesamt haben die Kantone resp. Privatbahnverwaltungen Verstaatlichungsbegehren für über 1000 km Eigentumslänge, wovon gut die Hälfte auf Schmalspur entfällt, geltend gemacht. Es ist natürlich nicht verwunderlich, wenn diesen Gesuchen vom Bund angesichts seiner übrigen Aufgaben nicht sofort und vor allem nicht en bloc entsprochen werden konnte; die finanzielle Belastung wäre unzumutbar gewesen. Wir gehen mit Robert Grimm, früherer Direktor der Lötschbergbahn, einig, wenn er für die Durchführung des Rückkaufes eine Zeitspanne von zehn Jahren einräumt, in welcher sukzessive die einzelnen Unternehmungen oder sogar bloss Teilstrecken übernommen werden sollten⁴. Er berechnete dabei einen jährlichen Aufwand von rund 30 Mio. Franken,

4) Vgl. Grimm, R., „Verstaatlichung der Privatbahnen“, Arch. für Verkehrswissenschaft 1950, Heft 1, S. 33 ff.

was für den Bund keine ausserordentliche Belastung mehr bedeuten dürfte⁵.

Ende 1949 hat der Bundesrat die Einsetzung einer Eidg. Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen beschlossen, die in sieben Plenar- und sechs Subkommissions-Sitzungen die Verstaatlichungsfrage zu prüfen hatte. In ihrem Bericht an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement vom 10. Mai 1952 kommt die Kommission nach ausführlichen Untersuchungen und Begründungen zu folgendem Schluss⁶: „Wir empfehlen Ihnen aus staatspolitischen Gründen, auf Begehren von Kantonen oder privaten Eisenbahnunternehmen um Verstaatlichung in dem im Bericht vorgeschlagenen Umfang einzutreten.“ Das vorgesehene Rückkaufsprogramm umfasst auf Grund ihrer volkswirtschaftlichen und verkehrswirtschaftlichen Bedeutung in drei Gruppen aufgeteilt die Bahnen:

- | | | |
|------------|---|----------------------------------|
| 1. Gruppe: | Lötschbergbahn
Bern-Neuenburg-Bahn
Rhätische Bahn (ohne Bellinzona—Mesocco) | |
| 2. Gruppe: | Bodensee-Toggenburg-Bahn
Schweizerische Südostbahn
Emmental-Burgdorf-Thun-Bahn
Solothurn-Münster-Bahn
Simmentalbahn
Montreux—Oberland—Bernois | |
| 3. Gruppe: | Bulle—Romont
Fribourg—Morat—Anet
Palézieux—Châtel—St.-Denis—Bulle—Montbovon
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn
Vereinigte Huttwil-Bahnen
Mittel-Thurgau-Bahn
Furka-Oberalp-Bahn
Schöllenen-Bahn ⁷ | } Chemins de fer
Fribourgeois |

5) Grimm sieht in Abweichung der eingereichten Begehren die folgenden Privatbahnen zur Verstaatlichung vor: Die gesamte Lötschberggruppe (ohne Schiffsbetrieb), die Bahnen Emmental—Burgdorf—Thun, Solothurn—Münster, die Vereinigten Huttwil-Bahnen, die Bodensee-Toggenburg-, die Mittel-Thurgau- und die Südostbahn sowie die Chemins de fer de Jura und die Chemins de fer Fribourgeois (ohne Autobetrieb). Von den Schmalspurbahnen die Rhätische Bahn, die Montreux—Oberland—Bernois, die Furka-Oberalp- und die Visp-Zermatt-Bahn. (Letztere hat sich aber kurz darauf von dieser Eingliederung distanziert.) Er kommt damit auf eine Eigentumslänge von 1322 km, was pro Jahr den Rückkauf von 132 Kilometern gebieten würde. Vgl. auch „Bern—Lötschberg—Simplon“, Vortragszyklus an der Volkshochschule Bern, 1949/50, S. 20 ff.

6) Bericht der Eidgen. Expertenkommission für Eisenbahn-Rückkaufsfragen an das Eidg. Post- und Eisenbahndepartement, Mai 1950, S. 63.

Für den Bund bedeutet dieses Untersuchungsergebnis allerdings bloss eine Empfehlung, mit den betreffenden Bahnverwaltungen diesbezügliche Verbindungen aufzunehmen. Wennwohl in allen Fällen die Verstaatlichungsbegehren aus wirtschaftlichen, d. h. finanzpolitischen, Überlegungen heraus begründet werden, so bedarf es doch in jedem einzelnen Falle der Abklärung spezifischer Voraussetzungen, wie sie bei unsern Bahnen durch topographische, verkehrsgeographische und wirtschaftsgeographische Einflüsse zum Teil ausserordentlich verschieden sind. Wir denken ferner an die staats- und lokalpolitischen Gesichtspunkte, an die vielen betrieblichen und technischen Probleme sowie auch an die unterschiedlichen Personal- und Lohnverhältnisse.

Die Darstellung der Gründe, die die Berner Alpenbahn-Gesellschaft für ihre Verstaatlichung geltend macht, bedarf vorerst noch der Erläuterung zweier Ereignisse, die auf die wirtschaftliche Lage eine nachhaltige Wirkung ausgeübt haben. Es betrifft dies die Sanierungsaktionen 1922 und 1932.

Es sind zwei Tatsachen, die schon bald nach der Eröffnung der Bahn die Schaffung einer neuen finanziellen Grundlage angezeigt erscheinen liessen, nämlich die sehr kostspieligen nachträglichen Verbesserungen und Ausbauten der Bahnanlagen (Schutzbauten, Aufforstungen, teilweise Verlegung der Geleise etc.) einerseits und die kargen Einnahmen während der Kriegsjahre anderseits. Schon das Rechnungsjahr 1914 brachte einen Gesamtverlust der Unternehmung von nahezu 3 Mill. Franken. Vor allem begann sich der Schiffsbetrieb, der ja fast ausschliesslich vom nun versiegten Fremdenverkehr gelebt hatte, als grosse Belastung zu erweisen. Mit der Ausweitung des Krieges (Kriegseintritt Italiens und der USA) waren keine Aussichten auf baldige Änderungen der Verhältnisse zu erwarten, und die Möglichkeit der Erfüllung der Schuldverpflichtungen durch die laufenden Einnahmen musste von der Gesellschaft als ausgeschlossen angekündigt werden. Die von der Bundesversammlung seinerzeit an den Bundesrat eingeräumten Vollmachten⁸, wonach den Bahnunternehmungen ausreichende Stundung erteilt werden soll, bewahrte natürlich wie fast die meisten damaligen Privatbahnen auch die BLS vor einer Betreibung durch die Gläubiger. Konnte damit wohl ein Zusammenbruch verhütet werden, so musste doch das Unternehmen,

7) Die Schöllenenbahn hat inzwischen mit der Furka-Oberalpbahn fusioniert.

8) Bundesratsbeschluss vom 27. November 1914 betr. die Ergänzung des Bundesgesetzes über die Verpfändung und Zwangsliquidation der Eisenbahnen.

je länger die Stundung dauerte, in eine immer schlimmere Lage geraten. Der Ausweg konnte nur noch in einer umfassenden Sanierung gesehen werden.

Die Sanierungsbestrebungen der Lötschbergbahn haben schon in den ersten Kriegsjahren eingesetzt und haben stets eine direkte finanzielle Staatshilfe in Aussicht genommen⁹⁾. Durch das 1917 vom Bund erlassene Gesetz „über Verpfändung und Zwangsliquidation von Eisenbahnen und Schiffahrtsunternehmungen“ konnte die Notlage nochmals gemildert und die Vorbereitung der Sanierung erleichtert werden.

Als 1921 der Kurs des französischen Frankens gegenüber dem Schweizerfranken einen extrem tiefen Stand erreicht hatte, bot sich als erste Etappe der Sanierung die Gelegenheit, die in französischen Händen befindlichen Obligationen mit bedeutendem Kursgewinn zurückzukaufen. Diese auch aus andern naheliegenden Gründen wünschenswerte Operation wurde vom Bund vermittelt der Berner Kantonalbank durchgeführt, indem auf Grund einer Übereinkunft mit dem französischen Staate 92 000 BLS-Obligationen im Nominalwert von 300 sFr. mit einem Kursgewinn von ca. 60 % zurückgekauft wurden. Das hierfür benötigte Kapital wurde vom Bund selbst aufgebracht. Die Anwendung dieser zurückgekauften Obligationen zum Zwecke der Sanierung bildete nun die Grundlage, auf der sich das ganze Nachlassverfahren aufbauen konnte.

Auf eine umfassende Beschreibung der 1922 durchgeführten Sanierung soll hier verzichtet werden. Wir verweisen in diesem Zusammenhang auf die schon mehrmals zitierte Basler Dissertation von Loeliger über die Finanzierung der Lötschbergbahn. Kurz zusammengefasst waren die Massnahmen auf die folgenden fünf Hauptpunkte ausgerichtet:

1. Tilgung des Bilanzdefizites und des Postens „zu amortisierende Verwendung“.
2. Verlängerung der Anleihensdauer der Hypothekenanleihen.
3. Regulierung der gestundeten Obligationenzinsen.
4. Konsolidierung eines Guthabens der Berner Kantonalbank.
5. Beordnung der Forderung des Kantons Bern aus der Zinsengarantie.

9) Vgl. Loeliger, a. a. O., S. 79. Danach hätte der Bund der BLS 8 Mill. Fr. und die französische Regierung 12 Mill. Fr. zukommen lassen sollen. Die Durchführung dieses Sanierungsplanes scheiterte aber an der dauernd sinkenden französischen Valuta.

Zur Tilgung des Bilanzdefizites wurde das Prioritätsaktienkapital um 20 % und das Stammaktienkapital um 30 % herabgesetzt, was zusammen mit dem aus dem Rückkauf der französischen Obligationen erzielten Kursgewinn den Passivsaldo zu decken vermochte. Um eine Belastung des Unternehmens für die nächsten Jahre zu vermeiden, musste ferner die Amortisation der Anleihe um zehn Jahre hinausgeschoben werden. Die Regulierung der gestundeten Obligationenzinsen konnte mit der Schaffung eines Prioritätsaktienkapitals ersten Ranges von 20 Mill. Franken erreicht werden, indem jeder Obligationär anstelle einer Bezahlung der Zinsen für je fünf Jahreszinse eine Prioritätsaktie ersten Ranges erhielt. Da die Zinsenlast die grösste Gefahr für die Weiterexistenz der BLS bedeutete, wurden die bisher festverzinslichen Obligationen vorderhand für die Dauer von fünf Jahren mit einem variablen und kumulativen Zins ausgestattet. Schliesslich hatte der Kanton Bern, der bekanntlich für einen Teil der Schuldenverschreibungen die Zinsgarantie übernommen hatte, alle vom Bund aus Frankreich repatriierten Lötschbergobligationen zweiter Hypothek zu übernehmen, während die Obligationen erster Hypothek, auf die die Zinsgarantie übertragen worden war, dem Bunde überlassen blieben.

Das Gesamtbild dieser Sanierungsaktion, die damals grosse Aufmerksamkeit erregt hatte, ist durch zwei Hauptmerkmale gekennzeichnet: Reduktion der eigenen wie der fremden Mittel und Verschiebung des Verhältnisses Fremdkapital zu Eigenkapital durch Umwandlung des letzteren in eigene Mittel. Es hat aber — und das ist für unsere Betrachtungen von Bedeutung — auch eine Verschiebung des Kapitals bezüglich seiner Herkunft stattgefunden. Vor allem konnte der französische Einfluss stark herabgesetzt werden, während auf der andern Seite der Bund, der, abgesehen von den 6 Mill. Franken Tunnelsubventionen bisher in keiner Weise finanzielle Beihilfe an die Lötschbergbahn geleistet hatte, zum Obligationär und durch die Ausgabe von Prioritätsaktien anstelle gestundeter Zinsen auch zum Aktionär der BLS geworden ist. Loeliger schreibt dazu: „Der Bund hat neben Bern durch die Sanierung insofern seinen Einfluss auf das Unternehmen vergrössern können, als er durch die Rückkaufsaktion der französischen Anleihen, durch die ein erhebliches Kapital wieder in die Schweiz zurückgeflossen ist, als Grossaktionär und Obligationär den ersten Platz unter den Anleiensgläubigern einnehmen konnte. Von einer speziellen Annäherung des Unternehmens an den Bund, die einen Übergang desselben

begünstigen würde, kann jedoch nicht gesprochen werden. Der Bund verfolgte von jeher die Tendenz, sich vom Lötschbergunternehmen möglichst fern zu halten“¹⁰.

Trotz eingreifender Massnahmen ist aber das Verhältnis der Lötschbergbahn zum Kanton Bern nicht wesentlich verändert worden, so dass auch nach der Sanierung die Lötschbergbahn als bernische Kantonalbahn bezeichnet werden kann. „Das Unternehmen gehört nach wie vor zum grössten Teile dem Kanton und ist aus seiner Einflussphäre nicht hinausgekommen. Schon ihrer Natur nach wird die Lötschbergbahn den öffentlichen Charakter beibehalten und unter der dominierenden Machtstellung Berns bis zur Verstaatlichung weiterbetrieben werden“¹¹. Die Lötschbergbahn wird daher mit dem Charakter einer bernischen Staatsbahn mit dem Kanton Bern eng verbunden bleiben. Die dominierende Stellung des Kantons zu dem Unternehmen, die er auch in der Sanierung zu schützen wusste, lässt auf ein bewusstes Festhalten an den gegebenen Verhältnissen schliessen, so dass die Lötschbergbahn auch fernerhin diejenige Anlehnung an den Kanton in finanzieller Beziehung finden muss, die sie trotz der ungewissen Zukunftsaussichten¹², die durch den intensiven Konkurrenzkampf beider Alpenbahnen und der beidseitigen Umfahrungstendenz des Transitverkehrs noch gesteigert wird, für seine Weiterexistenz in jeder Situation notwendig hat“¹³. Mit andern Worten wird damit zum Ausdruck gebracht, dass der Kanton Bern für alle weiteren finanziellen Verluste, die der Bahn entstehen, einzuspringen hat, es sei denn, der Bund würde seine Mithilfe abermals gewähren. Auf jeden Fall aber musste die Lötschbergbahn bei schlechtem Geschäftsgang zu einer gefährlichen Belastung für die durch die meisten übrigen bernischen Privatbahnen ohnehin schon in Anspruch genommene Staatskasse werden.

Die dieser Sanierung folgenden Jahre brachten für die BLS eine Periode der Erstarkung und ab 1926 konnte der Zinsendienst wieder auf allen Anleihen¹⁴ aus eigenen Mitteln erfüllt werden. Von 1927

10) Loeliger, a. a. O., S. 101.

11) und 13) Loeliger, a. a. O., S. 101.

12) Die Zukunftsaussichten wurden damals nach dem 1. Weltkrieg äusserst pessimistisch beurteilt. Die düsteren Verkehrsentwicklungsprognosen haben denn auch ihren Niederschlag in der Ausgestaltung und im Umfang der einzelnen Sanierungsmassnahmen gefunden.

14) Ausgenommen natürlich des vom Kanton Bern garantierten Anleihens beim Bund.

an wurde aber der auf fünf Jahre als variabel ausgestaltete Zinsfuss auf den Obligationen erster Hypothek wieder fest angesetzt, was angesichts der von Natur aus unbestreitbaren Krisenempfindlichkeit der Lötschbergbahn zu gewissen Bedenken Anlass geben musste. Wir wissen auch, dass das Jahr 1929 das letzte Hochkonjunkturjahr war und somit dem Unternehmen zu wenig Zeit vergönnt blieb, um genügend Reserven anschaffen zu können. Es entsprach daher lediglich dem Gebot der Vorsorge und des Selbstschutzes, wenn die Einleitung eines zweiten Sanierungsverfahrens gefordert wurde. Durch eine neuerliche Abhängigmachung der Anleihensverzinsung sowie durch eine vorübergehende Sistierung der Anleihensamortisation sollte ein erneutes Auflaufen von Zinsschulden, die schliesslich zu einer Unterbilanz führen würden, verhindert werden. Kapitalabschreibungen waren aber somit vorderhand noch nicht notwendig. Für den Kanton Bern dagegen blieb die Zinsengarantie unverändert bestehen.

Wie sehr dieser zweite Sanierungsplan berechtigt war, hat die alsbald hereinbrechende Krise bewiesen. 1932 wurde endlich das Verfahren im obigen Sinne eingeleitet und die Sanierungsperiode mit zehn Jahren befristet. Im Unterschied zum ersten Male war aber der Bund jetzt in keiner Weise beteiligt und er hat auch während der ganzen Dauer 1932—1941 auf seinem Lötschbergobligationenbesitz keine Zinsverluste erlitten.

Somit ergibt sich die Feststellung, dass der Bund bis heute der BLS weder grosse finanzielle Zuwendungen noch eine begünstigende Behandlung hat zukommen lassen. Durch alle Jahre hindurch hat stets der Kanton Bern die Risiken und Hauptlasten zu tragen gehabt. Das Verhältnis Bund/Lötschbergbahn kann kurz wie folgt skizziert werden¹⁵:

1. 1907 leistete der Bund 6 Mill. Franken à fonds perdu für die doppelspurige Anlage des Lötschbergbahntunnels. Gegen diese Leistung hatte sich die BLS zu verpflichten, den grossen Tunnel zweigleisig auszubauen und die Foundationen der grösseren Kunstbauten (Brücken und Viadukte) sowie die Rampentunnels für eine spätere zweite Spur vorzubereiten und entsprechend zu erstellen.

2. Der Bund übernahm — wohl nicht zuletzt aus nationalen Gründen — 1921 anlässlich der ersten Sanierung die Heimschaffung

15) Vgl. auch Grimm R., „Verstaatlichung der Privatbahnen“, a. a. O., S. 41.

der in Frankreich liegenden BLS-Obligationen ersten und zweiten Ranges. Er stellte die Mittel für diesen Erwerb zur Verfügung, wurde aber für die entstandenen Aufwendungen gedeckt. Wenn man den Gegenwert der in seinem Portefeuille verbliebenen Obligationen berücksichtigt, so hat ihm diese Operation keinerlei Opfer gekostet. Durch die vom Kanton Bern übernommene Zinsengarantie sind ihm auch keine Zinsverluste entstanden. Ferner hat sich die Eidgenossenschaft, ohne einen Franken ausgeben zu müssen, eine Mehrheitsstellung als Hauptaktionärin des Prioritätsaktienkapitals ersten Ranges sichern können.

3. Seit 1959 leistet der Bund auf Grund des Artikels 49 bis 55 des neuen Eisenbahngesetzes vom 20. Dezember 1957 die „Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen und unternehmungsfremder Lasten“, die im ersten vollzählenden Jahre 1959 die Summe von Fr. 1 265 000.— und 1960 Fr. 1 317 000.— ausmachte. Diese Zahlung wird aber an alle Bahnen, sofern die entsprechenden Voraussetzungen erfüllt sind, ausgerichtet, womit freilich keineswegs der volle Aufwand für solche Leistungen gedeckt wird¹⁶. Insofern kann also auch hier nicht von einer Bundeshilfe an die Lötschbergbahn gesprochen werden.

Heute stellt die BLS für den Staat Bern allerdings keine Last dar¹⁷. Mit Recht dürfen die finanziellen Ergebnisse der letzten Jahre als erfreulich bezeichnet werden. Dennoch gilt aber die Lötschbergbahn nicht als „Renditenbahn“, wird doch noch bis auf weiteres auf eine Verzinsung des Eigenkapitals verzichtet. Es ist den kompetenten Stellen überdies klar, dass, um die Bahn weiterhin leistungsfähig und damit auch konkurrenzfähig halten zu können, in nächster Zukunft mit grossen Aufwendungen zu rechnen ist. Es gilt dies vor allem für den in letzter Zeit viel diskutierten Ausbau der Stammlinie Spiez—Brig auf durchgehende Doppelspur. Obwohl der grosse Tunnel von Anfang an zweispurig errichtet und bei den Brücken und Tunnels der Rampen die notwendigen Vorarbeiten grossenteils bereits ausgeführt wurden, muss mit einem Aufwand von schätzungsweise 160—180 Mill. Franken gerechnet werden. Solche Aufwendungen übersteigen aber nicht nur die finanziellen Möglichkeiten der Bahn, sondern auch diejenigen des Kantons Bern. Mit andern Worten, die Verwirklichung des Doppelspur-

16) Geschäftsbericht der BLS 1959.

17) Abgesehen vom Zinsausfall auf dem Eigenkapital.

betriebes kann nur mit umfassender Bundeshilfe geschehen. Wenigstens ist es der Bahn bis anhin gelungen, die baulich einfachste Etappe Spiez—Frutigen (allerdings ohne Hondrichtunnel) mit Bundesbeihilfe zu finanzieren und den Ausbau der 14 km langen Strecke vorzunehmen¹⁸. Wenn auch die Aufbringung der notwendigen Gelder für den Gesamstreckenausbau bei kräftiger Mitwirkung des Bundes, der Kantone Wallis und Bern sowie der anliegenden Gemeinden nicht unüberwindliche Schwierigkeiten bereiten dürfte, so geht doch ganz klar hervor, dass Bern wiederum die Hauptlast zu tragen hätte. Der Standpunkt Berns ist natürlich insoweit verständlich, als er für eine Bahn, die gesamtschweizerischen Interessen und nicht nur denjenigen des Kantons selbst dient, grosse finanzielle Opfer zu erbringen hat und sich somit heute für seine anerkennenswerte Initiative beim Bau der Bahn geradezu bestraft sehen muss.

Im weitem hat sich erwiesen, dass die BLS als internationale Gütertransitbahn ausserordentlich stark von der weltwirtschaftlichen Konjunkturlage abhängig und dementsprechend auch bei relativ festen Aufwendungen grösseren Ertragsschwankungen unterworfen ist. Die derzeitige erfreuliche Entwicklung garantiert noch in keiner Hinsicht eine weitere gesicherte Existenz. Vor allem aber — und das ist das Problem aller nur eine oder wenige in geographisch engem Raum verlaufende Strecken betreibenden Bahnunternehmungen — besteht keine Kompensationsmöglichkeit der Erträge und Verluste rentabler und unrentabler Linien. Für die BLS zeichnen sich denn auch gewisse Schatten ab, die zwar nicht gerade alarmierend sind, wohl aber einer aufmerksamen Beobachtung bedürfen: Die Linienführung der Lötschbergbahn ist bekanntlich dadurch gekennzeichnet, dass sie eine Zwischenverbindung innerhalb des Bundesbahnnetzes darstellt. Somit hat jeglicher Transitverkehr der BLS über nicht bahneigene Anlagen zu erfolgen und ist dementsprechend mehr oder weniger ihrem Einfluss entzogen. Der Ausbau dieser Zufahrtslinien und die Verkehrspolitik der angrenzenden Bahnverwaltungen entscheidet denn auch über Qualität und Bedeutung der Zwischenstrecke. Leider darf sich die BLS diesbezüglich keiner besonders günstigen Verhältnisse rühmen. Schwierigkeiten ergeben sich in erster Linie aus der Überlastung resp. dem mangelhaften Ausbau

18) Zur Finanzierung der Doppelspur Spiez (ab Hondricht-Süd)—Frutigen gewährten Bund und Kanton Bern ein Darlehen II. Ranges von je 5 Mio. Franken.

der Strecken Basel—Olten—Bern und Basel—Delsberg—Biel—Bern. Obwohl Basel—Olten—Bern durchgehend auf Doppelspur befahren werden kann, ist die Linie zwischen Olten und Aarburg-Oftringen schon seit längerer Zeit derart überlastet, dass eine weitere Verkehrsaufnahme ausgeschlossen ist¹⁹. Andererseits wird die Linie Basel—Delsberg—Biel—Bern mit Ausnahme der Zwischenstücke Basel—Aesch, Delsberg—Choindez, Busswil—Lyss und Münchenbuchsee—Bern Hbf. einspurig betrieben, so dass auch hier ein rascher und flüssiger Betriebsablauf erschwert wird. Mit einer wesentlichen Besserung der zum Teil wirklich prekären Verhältnisse kann zum grossen Leidwesen der BLS, die auf diese zwei Zufahrtslinien angewiesen ist, in absehbarer Zeit nicht gerechnet werden.

Eine gute und schnelle Verbindung mit Basel ist für die BLS heute um so mehr von lebenswichtiger Bedeutung, als das Interesse Frankreichs an der seinerzeit von der BLS vorgeschlagenen und mit dem Bau des Grenchenbergtunnels auch verwirklichten kürzeren Strecke Belfort—Delle—Biel—Bern stark nachgelassen hat. Mit der Rückgabe Elsass-Lothringens an Frankreich fiel das politische Moment einer Umfahrung Deutschlands dahin; ferner hat die Verstaatlichung der französischen Bahnen kurz vor dem zweiten Weltkrieg auch dazu geführt, im Zuge der Rationalisierungsbestrebungen nur wenige Hauptlinien voll auszubauen. Aus für die französischen Verhältnisse naheliegenden Gründen ist in der Folge der Linie Paris—Basel über Belfort—Mulhouse der Vorzug gewährt worden, während die direkte Zufahrt zum Lötschberg über Delle vereinsamt ist. Zwangsläufig wird deshalb in Bern mit Recht befürchtet, dass der Transit Frankreich—Italien ab Basel vorwiegend über den ständig im Ausbau befindlichen Gotthard geleitet wird. Wenn sich heute die Lötschbergbahn trotzdem einer starken und zunehmenden Frequenz erfreuen darf, so profitiert sie doch wesentlich von der Überlastung der Gotthardlinie. Die Gefahr, dass bei einem relativ geringen Transitrückgang, wie er u. a. auch durch die Wirtschafts- und Verkehrspolitik der EWG-Staaten herbeigeführt werden könnte²⁰, der Güterstrom über den Lötschberg fast augen-

19) Der berüchtigte „Flaschenhals“ Olten—Aarburg—Oftringen hat ausser dem Verkehr Basel—Bern die Züge Basel—Luzern—Gotthard und Zürich—Bern aufzunehmen. Schwerwiegende Hindernisse ergeben sich zudem durch die dringend ausbaubedürftigen Bahnanlagen in Olten.

20) Tatsächlich werden in Italien und Frankreich Anstrengungen unternommen, um EWG-interne Transporte möglichst auf eigenen Wegen abzuwickeln. (Elektri-

blicklich versiegen müsste, während der Gotthard praktisch keine oder eine nur unbedeutende Einbusse zu erleiden hätte, ist nicht von der Hand zu weisen.

Die südlichen Lötschbergzufahrten sind, abgesehen vom ungenügenden Zustand der Anlagen in Domodossola, als günstig zu bezeichnen. Es sind dieselben Zufahrten, wie sie auch von den SBB zur Alimentation der Simplonstrecke benutzt werden. Doch beginnt sich auch hier eine Gefahr abzuzeichnen, deren Ausmass allerdings vorerst noch nicht genau abgeschätzt werden kann: Durch den Bau der Pipeline Italien—Westschweiz(—Süddeutschland) mit einer Raffinerie in Aigle muss sich die BLS in ihren vitalen Interessen bedroht fühlen. Die Rohöltransporte bilden am Lötschberg mit beispielsweise 1,75 Mio. Tonnen im Jahre 1959, davon rund 60 % im Transitverkehr, einen massgeblichen Anteil am Gesamtvolumen des Güterverkehrs. Der bevorstehende, mengen- und tarifmässig stark ins Gewicht fallende Ausfall der Transporte von Ölprodukten hat deshalb die BLS veranlasst, die rechtlichen Aspekte dieser Angelegenheit in einem vielbeachteten staatsrechtlichen Gutachten²¹ abklären zu lassen, und die Bahn hat versucht, die Ausführung des Projektes zu verhindern. Dabei ist natürlich die BLS sowie die Eisenbahnpolitik des Kantons Bern allgemein Gegenstand mehr oder weniger heftiger Kritik geworden. Bekanntlich hatte aber Bern in diesem „Pipelinekrieg“ eine Niederlage erleiden müssen, und die Arbeiten am genannten Werk gehen bereits ihrer Vollendung entgegen. Der enttäuschende Ausgang wurde im BLS-Geschäftsbericht 1960 wie folgt vermerkt: „Die nachteiligen Folgen werden besonders unsere Eisenbahnen, vorab unsere Unternehmung zu tragen haben.“

Worin sehen nun die massgeblichen bernischen Kreise die Vorteile einer Verstaatlichung? Von der unumgänglichen Mitwirkung des Bundes beim Ausbau der Strecke Spiez—Brig ist bereits die Rede gewesen. Wenn sich auch der Kanton Bern dazu bereit erklären wird, den Löwenanteil zu übernehmen, so müsste doch auch der Bund mit einem recht ansehnlichen Betrage belastet werden, der zudem kaum als Zurverfügungstellung von Kapitalien, sondern eher als Beitrag zur Kostendeckung à fonds perdu anzusprechen wäre. Daneben bliebe aber für Bern die

fizierung der französischen Nord-Süd-Strecke Toul—Dijon und technischer Ausbau der Mont-Cenis-Linie.)

21) Gutachten von Prof. Dr. Hans Huber über die staatsrechtlichen Aspekte einer Pipeline Italien—Westschweiz vom 24. Juli 1959.

diskriminierende Stellung als Eisenbahnkanton bestehen, ja sie würde sogar noch verstärkt. Bern hat somit wie alle übrigen Kantone die Lasten der Bundesbahnen und zusätzlich noch diejenigen der Lötschbergbahn, die ja nicht nur bernischen, sondern gesamtschweizerischen Interessen dient, zu tragen²². Ein solcher Zustand könne aber weder Bund noch Kanton befriedigen, zumal auf diese Art auch den Bestrebungen des Finanzausgleichs zwischen Bund und Kanton diametral entgegengewirkt würde. Unter diesen Umständen müsse es als gegeben erachtet werden, die BLS dem Bundesbahnnetz anzugliedern und Bern von der finanziellen Belastung zu befreien.

Weiter wird auf die mangelnde Verkehrskoordination vor allem zwischen Gotthard und Lötschberg hingewiesen. Wenn auch die „Eisenbahnkämpfe“ der Privatbahnära des letzten Jahrhunderts der Vergangenheit angehören, so ist doch unbestritten, dass zwischen der BLS und den SBB ein Konkurrenzkampf besteht, wobei die Lötschbergbahn durch die Verlagerung des Transithauptgewichtes nach Basel schwer benachteiligt ist. Man neigt selbst zur Ansicht, dass den Bundesbahnen an der Vervollkommnung der beiden Zufahrtslinien von Basel zum Lötschberg aus diesen Gründen nicht allzuviel gelegen ist oder zumindest dass diese eine rasche Sanierung nicht sonderlich zu fördern gewillt sind. Jedenfalls ist die Rolle der BLS als „Überstromventil“ des Gotthards eine denkbar fragwürdige und unbefriedigende, die nicht nur eine gewisse Abhängigkeit von den SBB bedeutet, sondern letztlich auch nur in Zeiten des Transportüberflusses gespielt werden kann. Wohl haben die Bundesbahnen die Richtigkeit dieser Argumentation bestritten, doch konnten sie nicht umhin, zuzugeben, in den letzten Jahrzehnten den technischen Ausbau der Lötschbergzufahrten, insbesondere jener der Strecke Basel—Delsberg—Biel—Bern mit dem der BLS gehörenden Grenchenberg-tunnel nicht sonderlich gefördert zu haben. Wäre — so folgert man nun weiter — die Lötschberglinie von Anfang an dem SBB-Netz zugehörig gewesen, so hätten auch die genannten Strecken schon längst die notwendige Aufmerksamkeit erfahren.

Die Lötschbergbahn würde unter normalen wirtschaftlichen Bedingungen nicht unbedingt eine Konkurrenz, sondern eine willkommene Ergänzung zum Gotthard und Simplon darstellen, vorausgesetzt, dass die Verkehrsströme in ihren natürlichen verkehrsgeographisch und verkehrs-

22) Ein Argument, das seinerzeit vor allem auch vom Kt. Graubünden betreffs Verstaatlichung der Rhätischen Bahn geltend gemacht wurde.

wirtschaftlich günstigsten Bahnen belassen werden. Durch die verschiedenen Besitzesverhältnisse wird aber eine solche „natürliche“ Verkehrs-koordination gestört und der Verkehrsfluss gewaltsam verzerrt. Unleugbar ist ferner auch die Tatsache, dass die französische Eisenbahnverkehrspolitik wenig Rücksicht auf die legitimen Interessen und Bedürfnisse der Schweiz zu nehmen pflegt und sich diese Tendenz seit der Zugehörigkeit zur EWG noch weiter zu verstärken scheint. Dass die BLS den Folgen dieser geschilderten Politik weit mehr ausgesetzt ist als die Bundesbahnen, ist offenkundig²³. Als Privatbahn ist sie aber auch kaum in der Lage, gegenüber Frankreich ihre Interessen genügend zu wahren, zumal der Kanton Bern nicht über Verhandlungskompetenzen gegenüber dem Ausland verfügt. Die Stellung als Verhandlungspartner kann deshalb nur über die Eidgenossenschaft bezogen werden.

Somit müsste eine Verstaatlichung der Lötschbergbahn für den gesamten schweizerischen Eisenbahnverkehr letztlich nur ein Vorteil sein. Demgegenüber sind aber die Nachteile des Staatsbahnsystems im allgemeinen und die Schwierigkeiten, die sich beim Anschluss der BLS im besonderen ergeben, in Betracht zu ziehen. Eine objektive Meinungs-äusserung kann daher nur auf einer Gegenüberstellung der einzelnen Aspekte, deren Gewichtung allerdings dem Urteilenden überlassen werden muss, beruhen.

II. Die rechtlichen Grundlagen

Mit dem Ausdruck „Verstaatlichung“ haben wir im engeren Sinne die Überführung einer privaten Unternehmung in die Hand des Staates zu verstehen, wobei dieser selbst als Unternehmer auftritt. Es handelt sich also um einen Unternehmerwechsel, wobei dieser dem Prinzip nach auf zwei Arten vor sich gehen kann, nämlich entweder zwangsweise seitens des Staates (Enteignung privaten Eigentums) oder durch freiwillige Übereinkunft der beteiligten Partner. Für das Verstaatlichungsverfahren ist es indessen noch von grosser Bedeutung, ob bei der zwangsweisen Übernahme eine Entschädigung erfolgt oder nicht, sowie, ob die Enteignung zu einem früheren Zeitpunkt bereits vertraglich angekündigt worden war oder erst jetzt geltend gemacht wird. Schliesslich wird es de facto auch

23) Abhängigkeit vom Transitverkehr Frankreich—Italien.

eine Rolle spielen müssen, ob bei einer freien Übereinkunft der Staat oder der bisherige private Unternehmer die Anregung zum Handwechsel gegeben hat. Jedenfalls bedarf es aber unter allen Umständen einer klaren und eindeutigen Rechtsgrundlage, um einerseits den Privaten vor staatlicher Willkür zu schützen und anderseits dem Staate die Möglichkeit zu geben, ein im Interesse des ganzen Landes liegendes Vorgehen zu rechtfertigen.

Die grossen wirtschaftlichen und staatspolitischen Aufgaben, die dem öffentlichen Verkehr und damit in erster Linie den Eisenbahnen überbunden sind, bedingen eine auf die besonderen Verhältnisse des Schienenverkehrs abgestimmte Gesetzgebung. In einer geschichtlichen Vorbetrachtung zur Botschaft des Bundesrates an die Bundesversammlung bezüglich des Entwurfes zum neuen, heute geltenden Eisenbahngesetz wird diese Notwendigkeit, die schon 1852 zum ersten schweizerischen Eisenbahngesetz geführt hat, wie folgt begründet:

„Um gegenüber dieser technischen Erscheinung, welche so grosse Veränderungen in den menschlichen Beziehungen und damit der wirtschaftlichen Verhältnisse bewirken musste, die öffentlichen Interessen zu wahren und gleichzeitig die Entwicklung des Eisenbahnwesens zu fördern, erwies sich die damalige staats- und privatrechtliche Ordnung als unzulänglich. Es bedurfte einer zugeschnittenen Gesetzgebung. Im Vordergrund stand dabei die Verteilung der Kompetenzen zwischen Bund und Kantonen zur Rechtssetzung und die Schaffung der Voraussetzungen für den nötigenfalls zwangsweisen Erwerb von Grund und Boden für den Bahnbau in seiner charakteristischen Längenausdehnung“²⁴.

Am 28. Juli 1852 folgte das erste Gesetz über Bau und Betrieb der Eisenbahnen, wobei bekanntlich die Eisenbahnhoheit den Kantonen zugesprochen wurde. Dem Bund hingegen blieben lediglich einige wenige Rechte vorbehalten, so hauptsächlich die Entscheidung über von den Kantonen verweigerte Konzessionen und die Einsprache gegen die Konzessionserteilung, sofern der Bahnbau militärischen Interessen zuwiderlief. Es müsste den Rahmen dieser Arbeit sprengen, wollten wir die einzelnen Bestimmungen und staatsrechtlichen Aspekte dieser ersten sowie der später folgenden schweizerischen Eisenbahngesetzeserlasse im Detail besprechen. Wir beschränken uns daher lediglich auf die der Sache dienenden Artikel betreffend Rückkaufsrecht und -bestimmungen.

24) Botschaft des BR an die BV zum Entwurf eines EG vom 3. Februar 1956, S. 2.

Trotz der Bevorzugung der Kantone enthielt das erste EG den Vorbehalt des Rückkaufsrechtes des Bundes. Die diesbezüglichen Bestimmungen waren aber so locker gehalten, dass sie niemals einer Verstaatlichungsaktion in genügender Weise als Rechtsgrundlage hätten dienen können. Dies mag aus dem Wortlaut von Art. 14 hervorgehen²⁵: „Es sind jeweilen im einzelnen Falle teils die Zeitfristen festzusetzen, nach deren Ablauf dem Bunde das Recht zustehen soll, die betreffende Eisenbahn samt dem Material, den Gebäulichkeiten und den Vorräten, die dazu gehören, gegen Entschädigung an sich zu ziehen, teils die Bedingungen festzustellen, unter welchen der Rückkauf²⁶ stattfinden kann.“

Obwohl dieser Artikel nur vage das umschreibt, was wir heute unter einem Rückkaufsgesetz verstehen, so ist er insofern nicht ohne Interesse, als sich der Bund schon hier entschlossen hat, einen Handwechsel von Privat an den Staat nur gegen Entschädigung des bisherigen Unternehmers zu tätigen. Damit ist zum vornherein dem Rückkauf gegenüber dem Heimfall²⁷ der Vorzug gegeben worden. Hingegen geht in keiner Weise hervor, wie und welche Bedingungen, die es ja „in jedem einzelnen Falle“ zu bestimmen galt, mit der Konzessionserteilung zu verbinden waren. Zumal dies Sache der Kantone war, blieb somit in Wirklichkeit dem Bund nur der Weg des konzessionsunabhängigen, freien Rückkaufs offen. Dass dadurch dieser erste Rückkaufsartikel angesichts der damaligen Machtstellung und Privilegierung der alten Privatbahnen durch die Kantone auf dem Papier stehen blieb, liegt auf der Hand.

Im Juni 1871 schloss sich die Bundesversammlung mit starker Mehrheit der Auffassung des Bundesrates an, dass das EG von 1852 im Sinne einer Erweiterung der Bundeskompetenzen einer Revision zu unterziehen sei. Dabei wurde als wesentlichster Punkt die Übertragung der Eisenbahnhoheit auf den Bund betrachtet²⁸. Der entsprechende Artikel 1 des

25) Amtl. Sammlung der Gesetze und Verordnungen des Bundes, alte Folge III, S. 174.

26) Der Ausdruck „Rückkauf“ wurde u. E. insofern etwas unglücklich gewählt, als es sich um den erstmaligen Erwerb einer Anlage handelt, so dass besser bloss von einem „Kauf“ die Rede sein sollte. Immerhin hat sich dieser Begriff allgemein eingebürgert und wird kurzerhand als Synonym zu „Verstaatlichung“ verstanden.

27) Heimfall liegt dann vor, wenn nach Ablauf einer bestimmten Frist (meist Konzessionsfrist) der Übergang an den Staat automatisch ohne Entschädigung erfolgt. Im Unterschied zum Ausland, wo die meisten Privatbahnen durch Heimfall dem Staate zufielen, hat der Bund auch später bewusst auf diese Art der Verstaatlichung verzichtet. Wir kennen indessen den Heimfall an Kantone und Gemeinden bei andern öffentl. Einrichtungen, so beispielsweise bei Strassenbahnen und Kraftwerken.

revidierten und im Dezember 1872 erlassenen Bundesgesetzes über den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf dem Gebiete der schweizerischen Eidgenossenschaft lautet²⁹: „Für den Bau und Betrieb von Eisenbahnen auf schweizerischem Gebiet ist in jedem einzelnen Falle eine staatliche Konzession erforderlich.

Die Erteilung derartiger Konzessionen sowie die Erneuerung von solchen, die bisher von den Kantonen erteilt worden sind, ist von jetzt ab Sache des Bundes, jedoch unter Mitwirkung der Kantone bei den vorbereitenden Verhandlungen.“

Das neue Gesetz kündigte gleichzeitig programmatisch den Erlass weiterer Gesetze über Eisenbahnen an, wovon auch in den folgenden Jahren ausgiebig Gebrauch gemacht wurde³⁰. Ohne Zweifel fällt dem 72er Gesetz für die Entwicklung des modernen und leistungsfähigen Eisenbahnverkehrs eine grundlegende Bedeutung zu. Man beachte beispielsweise die Einführung der Beförderungs- und Tarifpflicht, die Vorschriften über die sogenannte technische Einheit zwecks freier Verwendung des Wagenmaterials, ferner die Aufstellung verschärfter Sicherheitsbestimmungen, die Regelung der Haftpflichtverhältnisse u. a. m. Bezüglich der Verstaatlichung hat es aber nach wie vor eine Vielzahl von Unklarheiten hinterlassen. Über die bewegten anschliessenden Jahre und die Streitigkeiten, die sich als direkte oder indirekte Folge dieses Gesetzes über die grosse Verstaatlichungsaktion hinaus ergeben hatten, ist bereits an anderer Stelle eingehender berichtet worden³¹.

Trotz der offensichtlichen Kompetenzausweitung des Bundes blieb der im alten Gesetz von 1852 geschaffene Modus betreffend Rückkauf beibehalten. Um der Individualität der einzelnen Bahnverwaltungen besser entsprechen zu können, waren die Rückkaufsbedingungen wie bisher in jedem einzelnen Falle zu bestimmen. Allerdings wurde — um einer zu grossen Mannigfaltigkeit aus dem Wege zu gehen — eine sogenannte „Normalkonzession“ geschaffen. Die Problematik muss aber an erster Stelle im Fehlen einer eindeutigen Richtlinie zur Berechnung des

28) Vorwiegend war es der Bau der Gotthardlinie (Staatsvertrag), der zu einer Lösung drängte, bevor die verfassungsrechtliche Grundlage geschaffen war. Im Mai 1874 wurde dann nachträglich die Übertragung der Eisenbahnhoheit auf den Bund anlässlich der Verfassungsrevision als Art. 26 in der Bundesverfassung konstituiert.

29) A. S. a. F. XI, S. 1 ff. und Eisenbahnaktensammlung, n. F. S. 7 ff.

30) Von 1873 bis 1902 wurden nicht weniger als 23 Gesetze und 12 Bundesbeschlüsse über das Eisenbahnwesen erlassen.

31) Vgl. S. 8 ff.

Rückkaufspreises gesehen werden. Prinzipiell war die Wahl zwischen der Preisberechnung auf Grund des Anlagekapitals oder des aus einer Reihe von Jahren gezogenen durchschnittlichen, zu 4—5 % kapitalisierten Reingewinns gegeben, wobei dann derjenige Fall zur Anwendung gelangen sollte, der die höhere Preissumme ergab. Die Art der Berechnung des Anlagekapitals beziehungsweise des Reingewinns (Abschreibungen!) stand aber mangels näherer Vorschriften den Privatbahnen frei, die sich natürlich dementsprechend zu schützen wussten. Letzten Endes ergab sich daraus wiederum die für die Privatbahnen günstigere, für den Bund hingegen höchst nachteilige Form des freien Rückkaufs.

Um seine Stellung im Zuge der sich dennoch allmählich abzeichnenden Verstaatlichung der fünf grössten Privatbahnen zu verstärken, hat der Bund in relativ kurzer Reihenfolge 1883 das erste Gesetz über das Rechnungswesen, welches zudem 1896 noch ergänzt wurde, 1895 das Gesetz über das Stimmrecht der Eisenbahnaktionäre und die Beteiligung des Staates bei den Bahnverwaltungen und schliesslich 1897 das eigentliche Rückkaufsgesetz erlassen. Dennoch gelang es den Privatbahnen weiterhin, ihre Interessen dem Bund gegenüber zu wahren und die unklare Gesetzgebung zu ihren Gunsten auszuwerten, so dass schliesslich die ganze Rückkaufsaktion mit einer Überzahlung endete³².

Das Eisenbahngesetz von 1872 befasste sich mit der Eisenbahn als dem Verkehrsmittel, das künftig das Verkehrswesen zu Lande beherrschen werde. Dank der Überlegenheit des Schienenverkehrs über alle übrigen damaligen Landverkehrsmittel war erstmals ein Transportsystem denkbar, welches in höchstem Masse dazu geeignet schien, der staatlichen Wirtschafts- und Wehrpolitik dienstbar gemacht werden zu können. In diesem Sinne wurde auch das betreffende Gesetz laufend weiter ausgebaut und durch neue Gesetzeserlasse ergänzt (wovon u. E. das Nebenbahngesetz von 1899 zur Förderung des Baues von Zweigverbindungen das bedeutendste ist). Mit der durch das Aufkommen neuartiger Verkehrsmittel verbundenen Strukturwandlung des gesamten Verkehrswesens, die einerseits nach einer für alle Verkehrsteilnehmer befriedigenden Koordination und einer Neuüberprüfung der Rückkaufsbestimmungen der jetzt notleidend gewordenen Privatbahnen anderseits verlangte, ergab sich aber dringend die Notwendigkeit einer neuen umfassenden Gesetzesrevision. Die bisher verfolgte Praxis, den veränderten Verhältnissen und

32) Vgl. unsere näheren Ausführungen S. 11.

Erfordernissen entsprechende neue, aber auf dem Grundgesetz von 1872 basierende Gesetze zu erlassen, konnte mit der Zeit nicht mehr befriedigen. So wurde die 1936 zur Vorbereitung des Privatbahnhilfegesetzes eingesetzte Expertenkommission gleichzeitig mit der Bearbeitung der Revision des immer noch gültigen Eisenbahngesetzes beauftragt. Obwohl diese Arbeiten im Entwurf anfangs 1940 zum Abschluss gebracht werden konnten, verzögerte sich die Ausarbeitung und Bereinigung zufolge des Krieges auch durch andere vordringliche Gesetzesvorlagen auf dem Gebiete des Verkehrswesens. Erst im Februar 1956 konnte der Bundesrat eine diesbezügliche Botschaft zusammen mit dem Entwurf³³ an die Bundesversammlung weiterleiten. Im Dezember 1957 wurde das neue Eisenbahngesetz von der Bundesversammlung gutgeheissen und auf den 1. Juli 1958 in Kraft gesetzt. Gleichzeitig erlosch damit nach über 85-jähriger Geltungsdauer das alte Gesetz von 1872.

Der Entwurf wurde praktisch ohne wesentliche Abänderungen übernommen. Die für unsere Betrachtungen massgebenden Artikel sind betreffend Rechnungswesen im neunten Abschnitt (Art. 63 bis 74) und betreffend Rückkauf im zehnten Abschnitt (Art. 75 bis 79) des neuen Gesetzes enthalten. Wie die Botschaft ausdrücklich darauf hinweist, wurde versucht, nebst der Angabe eines detaillierten Verfahrens zur Ermittlung des Erwerbspreises auch eine klare Begriffsdeutung wie etwa bei den Begriffen „kommerzieller Wert“, „Ertrags- und Bilanzwert“, „Erneuerungsfonds“ etc. zu prägen. Vorgehend mussten deshalb auch die neuen Bestimmungen des Rechnungswesens erörtert werden.

Die neuen, heute geltenden Rückkaufsbestimmungen (ohne Art. 77 und 78 über den Erwerbspreis) haben den folgenden Wortlaut³⁴:

Art. 75

Wenn es im Interesse des Landes geboten erscheint, kann der Bund jede konzessionierte Bahn gegen eine nach den Vorschriften dieses Gesetzes zu entrichtende Entschädigung erwerben.

Das Recht des Rückkaufes steht auch den nach der Konzession dazu berechtigten Kantonen und Gemeinden zu. Haben Kantone oder Gemeinden eine Bahn erworben, so kann der Bund verlangen, dass sie ihm zu den in diesem Gesetz genannten Bedingungen abgetreten wird.

33) Botschaft des BR, a. a. O.

34) Die Bestimmungen betreffend die Berechnung des Erwerbspreises werden später behandelt.

Der Erwerb ist der Bahnunternehmung in jedem Fall drei Jahre vor dem Zeitpunkt anzukündigen, in welchem sie ins Eigentum des Erwerbers übergehen soll.

Art. 76

Gegenstand des Erwerbes bilden die der Baurechnung des Bahnbetriebes belasteten Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel, die unvollendeten Bauten und die Ersatzstücke für Fahrzeuge.

Sie sind in einem normalen Unterhaltszustand abzutreten. Dem Erwerber erwachsende Kosten zur Herstellung dieses Zustandes sind vom Erwerbspreis abzuziehen.

Wie bei allen ausstehenden Verstaatlichungsbegehren ist es auch im Falle der BLS nicht der Bund, sondern die Bahn selbst, die den Rückkauf anstrebt. Somit ist Art. 75 in dem Sinne auszulegen, dass der Bund den Rückkauf, „wenn es im Interesse des Landes geboten erscheint“, annehmen kann, aber a priori nicht dazu verpflichtet ist. Ein Anspruch, vom Bund erworben zu werden, besteht nicht. Im Gesetz wird nur der Fall behandelt, wo der Bund von sich aus vom Recht des Rückkaufs Gebrauch macht und die Verstaatlichung der betreffenden Unternehmung bekanntgibt. Nicht geordnet sind jedoch alle die Fälle, wo die Bahnunternehmungen ihre Erwerbung selbst beantragen. Damit muss diese Art der Übernahme der freien Vereinbarung überlassen werden.

Die Geltungsdauer der zur Zeit rechtsgültigen Konzession der BLS erlischt am 23. Dezember 1971. Da in allen Konzessionen die jeweilige Eisenbahngesetzgebung des Bundes ausdrücklich vorbehalten ist, brechen die im neuen Gesetz enthaltenen Bestimmungen, sofern sich ein Widerspruch ergeben sollte, diejenigen der bisherigen Konzession. Eine Ausnahme bilden hier aber gerade die Rückkaufsbestimmungen³⁵, die bis zum Ablauf der geltenden Konzession in Kraft bleiben (Art. 91 EG).

Solange, wie im Falle der BLS, die freie Übereinkunft die vorderhand einzige Möglichkeit einer Verwirklichung des Rückkaufes darstellt, wird das Procedere fast zwangsläufig erschwert. Allein schon der Passus „im Interesse des Landes“ ist zu umfassend, als dass er einheitlich umschrieben werden könnte und wird daher vor allen Parteien stets einer subjektiven Beurteilung unterliegen müssen. Von hier bis zur poli-

35) Man befürchtete, dass dieser Vorbehalt als Eingriff in die Rechte der Aktionäre der Bahnunternehmung aufgefasst werden und unter Umständen zu Rechtsstreitigkeiten führen könnte. Vgl. Botschaft des BR, a. a. O., S. 57 f.

tischen Auseinandersetzung besteht nur noch ein kleiner Schritt. Andererseits ist die Stellung der beiden Verhandlungspartner recht unterschiedlich. Die Bahnunternehmung und die sie stützenden öffentlichen Körperschaften sind in grossem Masse auf das „Wohllwollen“ des Bundes angewiesen und müssen unter Umständen, um überhaupt die Bahn finanziell rückkaufswürdig erscheinen zu lassen, grössere Konzessionen auf sich nehmen. Ohne Zweifel wird auch der Kanton Bern, sollte seinen Verstaatlichungsbegehren betreffend einer Übernahme der gesamten BLS-Gruppe, d. h. inkl. der mitbetriebenen Linien und den Schiffsbetrieben auf dem Thuner- und Brienzersee stattgegeben werden, einige Haare lassen müssen.

Rein rechtlich gesehen stehen aber dem Rückkauf der Lötschbergbahn keine Hindernisse im Weg. In Umkehrung und negativer Fassung des Art. 75¹ kann auch so formuliert werden: Gesetzeswidrig und dem Bunde verboten ist der Rückkauf einer Eisenbahn von nur regionaler und lokaler Bedeutung sowie bei Verfolgung ortsbeschränkter Interessen und regionaler Prestigegegründe³⁶. Nach Art. 2¹ desselben Gesetzes muss aber die normalspurige, dem inländischen und dem internationalen Durchgangsverkehr dienende Lötschbergbahn als ausgesprochene Hauptbahn erklärt werden (über 80 % Transit). Im weitem wird die in Art. 76 gestellte Rückkaufsbedingung der sogenannten Sachgewährung, wonach eine Bahn nur als rückkaufswürdig erachtet werden kann, wenn sich die Anlagen, Einrichtungen und Betriebsmittel „in einem normalen Unterhaltszustand“ befinden, mehr als erfüllt. Die BLS darf in jeder Beziehung und ohne Übertreibung eine der gepflegtesten und bestunterhaltenen Bahnen der Schweiz überhaupt genannt werden. Die Modernisierung der Anlagen und vor allem des Rollmaterials ist noch weiter fortgeschritten als bei den Bundesbahnen. Weniger günstig liegen die Dinge bei den mitbetriebenen Bahnen, der BN, GBS und SEZ, wo hauptsächlich die festen Anlagen (Geleise- und Bahnhofanlagen) noch einer dringenden Anpassung an die heutigen Erfordernisse bedürfen. Immerhin sind auch hier die grossen Anstrengungen zur Gewährleistung eines sicheren und rationellen Betriebes unverkennbar.

36) Beispielsweise anstelle eines wirtschaftlich gerechtfertigten Bahnersatzes durch Autoverbindungen.

III. Volkswirtschaftliche und staatspolitische Aspekte

Die Ursachen der Eisenbahnverstaatlichungen lassen sich entsprechend dem bisher Gesagten nach den folgenden Hauptkriterien zusammenfassen: 1. Verstaatlichung aus wirtschafts- und staatspolitischen Gründen. 2. Verstaatlichung aus verkehrspolitischen (vor allem eisenbahnpolitischen) Gründen und 3. Verstaatlichung aus Gründen der finanziellen Sanierung der Bahnunternehmungen resp. der Entlastung der sie tragenden Gemeinden und Kantone. In der Praxis werden meistens alle diese Gründe zusammenspielen. Bei der Problemstellung wird es sich also darum handeln müssen, in welcher Hinsicht das Privatbahn- resp. Staatsbahnsystem den Forderungen dieser drei Gesichtspunkte am ehesten gerecht zu werden verspricht. Ausser Betracht fällt ein viertes Kriterium, nämlich das auf gesellschaftstheoretischen Grundauffassungen beruhende Prinzip der Sozialisierung, das zum vornherein die Privatbahnen vom öffentlichen Verkehr ausschliesst. Solche Kräfte haben bis anhin in der Schweiz keine sehr bedeutende Rolle gespielt.

Die wichtigsten volkswirtschaftlichen Aufgaben der Eisenbahnen lassen sich kurz mit dem Dienst für den allgemeinen Personen- und Gütertransport, für den Berufs- und Geschäftsverkehr, für die Siedlungspolitik, für die Industrialisierung und Erleichterung des Güteraustausches und schliesslich für den Tourismus umschreiben. Die volkswirtschaftliche Aufgabe ist dann erfüllt, wenn dem Verkehrsbedarf aller Landes- gegenden, aller Bevölkerungs- und aller Wirtschaftskreise in genügendem Umfang Rechnung getragen wird³⁷. Diese Aufgabe aber kann erfüllt sein, ob es sich um Staats- oder um Privatbahnen handelt; es ist dies eine Frage der Gesetzgebung und der organisatorischen Möglichkeiten. Die teilweise mangelnde Pflichterfüllung unserer einstigen Privatbahnen ist in erster Linie auf die damals noch unzulänglich ausgebaute Eisenbahngesetzgebung zurückzuführen. Die heutigen privaten Bahnunternehmungen tragen aber die genau gleichen Pflichten und Aufgaben des öffentlichen Verkehrs wie die Bundesbahnen. Und dadurch, dass sich die Eisenbahn-

37) Natürlich dienen alle Verkehrsmittel, nicht nur die Eisenbahnen, volkswirtschaftlichen Zwecken. Hierin nimmt aber der Schienenverkehr — zumindest in Europa — heute noch eine überragende Stellung ein, womit auch die staatliche Einflussnahme auf das Eisenbahnwesen als gegeben erachtet wird. Vgl. unsere Ausführungen S. 2.

hoheit des Bundes auf alle Bahnen unseres Landes erstreckt, ergibt sich auch rechtlich und staatspolitisch eine enge Verbindung.

Die allgemeine Fragestellung, welches System, das Staats- oder das Privatbahnsystem, die bestmögliche Erfüllung der volkswirtschaftlichen Pflichten gewährleistet, ist u. E. in dieser Form fehl am Platze und bei objektiver Beurteilung auch schlechthin gar nicht zu beantworten. Innerhalb der Volkswirtschaft hat jede Bahn nur eine Teilaufgabe, die entsprechend der Linienführung und dem dazugehörigen Einzugsgebiet mit seinem spezifischen Verkehrsbedarf von andern Strecken sehr verschieden sein kann, zu erfüllen. Diese Feststellung kann sich nicht nur auf die Unterscheidung von Haupt-, Neben- und Spezialbahnen beziehen, sondern trifft auch innerhalb von Bahnen derselben Kategorie zu. Ein hohes Mass von Anpassungsfähigkeit und Beweglichkeit ist daher dringendes Gebot. Beispielsweise würde kein noch so radikaler Verfechter der Verstaatlichung daran denken, den Strassenbahnbetrieb einer Grossstadt dem Bunde zu übertragen, offensichtlich in der festen (vielleicht unbewussten) Überzeugung, dass sich dadurch der Dienst am Kunden nur verschlechtern müsste. Oder mit andern Worten: Man befürchtet bei einer derart zentralisierten Leitung zufolge mangelnder Übersichtsmöglichkeiten und einer naturgebundenen Schwerfälligkeit die Vernachlässigung spezifischer Verkehrsbedürfnisse. Die volkswirtschaftliche (Teil-) Aufgabe im obgenannten Sinne könnte nur unbefriedigend gelöst werden. Auf der andern Seite zweifelt niemand mehr an der damaligen Notwendigkeit der Verstaatlichung der Gotthardbahn oder der Simplonlinie. Daraus lässt sich der Satz ableiten, dass, je umfassender das Einzugsgebiet³⁸ einer Bahn ist, dieser auch eine um so bedeutendere Teilaufgabe in der Volkswirtschaft zufällt und deshalb um so eher für den Staatsbetrieb geeignet erscheint³⁹.

Jede noch so bedeutende und im Interesse des ganzen Landes stehende Hauptlinie hat aber auch einem Lokalverkehrsbedarf zu dienen, dessen Befriedigung trotz „höherer Berufung“ der Bahn nicht vernachlässigt werden kann. Als anschauliches Beispiel hierfür mag gerade die Lötschbergbahn dienen, die trotz der überragenden Bedeutung des Transits für weite Gebiete des Berner Oberlandes eine lebenswichtige Funktion

38) Massgebend kann aber nicht die Verkehrsfrequenz sein, obwohl diese natürlich mit grösser werdendem Einzugsgebiet ebenfalls anwachsen dürfte.

39) Diese Betrachtungen gelten aber nur unter Berücksichtigung volkswirtschaftlicher und nicht betriebswirtschaftlicher Aspekte. Vgl. die späteren Ausführungen.

inhält. Darauf ist in einem früheren Kapitel schon hingewiesen worden. Das Berner Oberland stellt heute noch das klassische Fremdenverkehrsgebiet der Schweiz dar und verlangt deshalb von seinen Bahnen eine grösstmögliche Anpassungsfähigkeit an die oft unberechenbaren und sporadisch auftretenden Bedürfnisse des Fremdenverkehrs und des Tourismus (saisonale, wetter- und wochenendbedingte Frequenzschwankungen). Im Bewusstsein, dass nicht zuletzt gute Verkehrsverbindungen über die Qualitäten und Berühmtheit eines Ferien- und Ausflugsgebietes entscheiden, werden auch hohe Ansprüche an das Zusammenspiel aller Verkehrsmittel der Gegend unter sich (Anschlüsse der Bahn mit Schiffs- und Autokursen, Berg- und Seilbahnen, ferner die Vereinbarung von Sonderfahrten, Billettkombinationen etc.) gestellt. Die BLS hat denn auch in den nun 50 Jahren ihres Bestehens dem Berner Oberland tatsächlich grosse Dienste erwiesen und ganz wesentlich zu dessen Aufschwung beigetragen.

Aus diesen Umständen heraus ist die Reaktion einiger Anliegergemeinden, die ihrem Wunsch nach einer weiterhin selbständigen Bahn deutlich Ausdruck gegeben haben, auf die Verstaatlichungsbegehren zu verstehen. Die Ufergemeinden des Thuner- und Brienersees weigern sich geradezu, einen Übergang des Schiffsbetriebes an den Bund zu akzeptieren und verlangen, sollte der Rückkauf dennoch verwirklicht werden, die Gründung einer neuen eigenen Schifffahrtsgesellschaft. Erst recht keine Gnade findet der Rückkauf bei den Fremdenverkehrskreisen, die sich eines ihrer besten Werbeorgane beraubt sehen müssten. Durch intensive Propaganda im In- und Ausland (Plakate, Filme, Vorträge usw. sowie durch zahlreiche Nebenaktionen wie die Anlage von Wanderwegen auf der Lötschberg-Nord- und Südrampe) ist die BLS zu einem vielbeachteten Propagator des Oberlandes und des Lötschentales geworden. Es hiesse Unrecht tun, wollten wir diese gegen die Verstaatlichung gewandte Haltung als falschen Stolz oder Kirchturmpolitik von Gemeinden, die einfach „ihre“ Bahn besitzen möchten, beiseite schieben und unbeachtet lassen. Nichts als dies vermag schliesslich besser zu beweisen, dass die lokalen Aufgaben, die der BLS obliegen, zur grössten Zufriedenheit der Gegend gelöst wurden. Es muss auch zugestanden werden, dass die Bundesbahnen nicht in der Lage sind und auch nicht sein können⁴⁰, eine derartige auf relativ eng begrenzte Gebiete bezogene Werbung durch-

40) Die Folgen wären unendliche, für die SBB natürlich untragbare Werbebegehren seitens der verschiedensten Landesgegenden.

zuföhren. Anderseits lässt sich die Befürchtung einer Verschlechterung der Verkehrsbedienung dahin entkräften, dass die SBB in den Rückkaufbestimmungen durch Garantieklauseln zur Aufrechterhaltung des derzeitigen Verkehrsangebotes verpflichtet werden könnten. Trotzdem wäre aber eine Verminderung der Beweglichkeit nicht zu umgehen, ausser unter der allerdings wenig überzeugenden Annahme der Schaffung einer vierten Kreisdirektion SBB mit vermutlichem Sitz in Thun, welcher die bisher in der Lötschberggruppe zusammengefassten Strecken unterstellt würden ⁴¹.

Eine mehr staatspolitische Frage stellt das Problem der Eisenbahnlasten der betreffenden Kantone dar. In ihren Rückkaufsbegehren haben die sogenannten Privatbahnkantone immer wieder darauf hingewiesen, dass sie doppelte Bürde zu tragen hätten, nämlich die direkten Lasten für ihre Privatbahnen sowie die indirekte Haftung für die Bundesbahnen. Dieser Zwiespalt in der Behandlung der Kantone und ihrer Bürger könne im Sinne der Gleichberechtigung nur durch die Verstaatlichung behoben werden. Zweifellos haben die Privatbahnkantone für ihre Bahnen besondere Lasten zu tragen, wozu noch die Mehrbelastung der Bahnbenützer durch die gegenüber den Bundesbahnen höheren Tarife gezählt werden muss.

Ohne diese Argumentation der Rechtsgleichheit und Gleichbehandlung herabmindern oder gar verneinen zu wollen, muss doch erwidert werden, dass damit ja schliesslich nur ein Teil des ganzen Problemkreises berührt wird. Es handelt sich um das Problem des Finanzausgleichs schlechthin. Die die Rechtsungleichheit heraufbeschwörenden Faktoren sind bekanntlich die kantonal unterschiedlichen Verhältnisse der Einnahmen zu den Ausgaben resp. die diese beeinflussenden Elemente wie der Umfang des Aufgabenbereichs und die Steuerkraft der im Kanton steuerpflichtigen Bürger ⁴². Die Aufrechterhaltung des Privatbahnbetriebes nimmt, vorab in den ausgesprochenen Eisenbahnkantonen, in der Tat einen grossen Teil des Aufgabenbereiches ein. Finanzielle Lasten entstehen aber erst dann, wenn das vom Kanton eingelegte Eigenkapital unverzinst (Zinsverlust) bleibt oder der Betrieb zuschuss- oder gar sanierungsbedürftig wird. Auf der andern Seite ergibt sich eine Wechsel-

41) Die Einrichtung einer 4. Kreisdirektion müsste sich aber bezüglich der Gesamtverwaltung des Bundesbahnnetzes nur erschwerend und komplizierend auswirken. Vgl. unsere Betrachtungen S. 104 f.

42) Wir unterstellen hier nur den Fall des Finanzausgleichs Bund—Kanton.

wirkung, indem durch ein gut ausgebautes und leistungsfähiges Privatbahnnetz die Steuerkraft des Kantons wesentlich gehoben werden kann (Ansiedlung finanzkräftiger Unternehmen). Im Unterschied zu den Strassenausgaben, denen nur ein indirekter volkswirtschaftlicher Nutzen gegenübergestellt werden kann, vermögen die Bahnen immerhin auch einen effektiven Ertrag auszuweisen. Obwohl in einzelnen Kantonen die aus dem Privatbahnbetrieb resultierenden Fehlbeträge recht hoch sein können⁴³, hiesse es dennoch das Ziel verfehlen, wenn man die Privatbahnen generell als Grundursache der Rechts- und Behandlungsungleichheit hinstellen wollte. Für manche Finanzhilfe hat schliesslich doch das ganze Land beigetragen und ebenso helfen Bahnbenützer aus allen Gegenden der Schweiz mit, die Lasten der höheren Tarife zu tragen. Insofern müssen auch die mit dem neuen Eisenbahngesetz in Kraft getretenen Bestimmungen betreffend Abgeltung gemeinwirtschaftlicher Leistungen, wie sie sich aus den Grundpflichten des öffentlichen Verkehrs (Betriebspflicht, Fahrplanpflicht, Beförderungspflicht und Tarifpflicht sowie Leistungen sozialer Art) ergeben, und der Bundesbeschluss über die Annäherung von Tarifen konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der SBB als ein weiteres Stück Finanzausgleich betrachtet werden⁴⁴.

Immerhin ist die Frage berechtigt, ob dieser Finanzausgleich nicht besser auf dem Boden der Verstaatlichung vollzogen werden kann. Wenn auch das Hilfeleistungssystem im neuen Eisenbahngesetz eine grosszügige Ausweitung erfahren hat und damit der Bund eine Verminderung der Rückkaufsbegehren erhofft, werden die Kantone natürlich weiterhin ein gewisses Obligo zu leisten haben. Ihre Mitwirkung wurde sogar in Art. 60 Abs. 1 gesetzlich verankert: „An die Kosten der in Art. 56⁴⁵ vorgesehenen Massnahmen haben die Kantone angemessen beizutragen.“ Der Gesetzgeber geht in Abs. 2 selbst so weit, die Kantone zu verpflichten, einen halb so hohen Betrag wie der Bund zur Verfügung zu stellen,

43) Beispielsweise betrug der durchschnittliche Fehlbetrag der letzten 20 Jahre für die 16 bernischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs rund 6 Mio. Fr. Nicht inbegriffen sind die dem Kanton Bern durch seine Kapitalbeteiligung entstandenen Zinsverluste.

44) EG Art. 49 ff. und Bundesbeschluss betr. Tarifannäherung vom 5. Juni 1959 auf Grund des Art. 62 EG.

45) „Gewährung von Beiträgen und Darlehen zur Erstellung und Ergänzung von Anlagen und Einrichtungen sowie zur Anschaffung von Fahrzeugen, wenn dadurch die Wirtschaftlichkeit oder die Sicherheit des Betriebes wesentlich gehoben werden kann.“

wobei er aber in Ausnahmefällen eine Herabsetzung entsprechend der Finanzkraft der beteiligten Kantone zubilligt. Den Kantonen steht es überdies frei, Anliegergemeinden und andere Körperschaften öffentlichen Rechts mit heranzuziehen.

Tatsächlich kann die vollständige Herstellung der Gleichbehandlung der Kantone nur dann gewährleistet sein, wenn der Bund sich bereit erklären würde, sämtliche Eisenbahnlasten allein zu übernehmen. Soll aber die somit angestrebte Verstaatlichung eine wirkliche, rechtsgleiche Behandlung von Bürgern und Kantonen mit sich bringen, dann wird dieses Ziel nur durch die Verstaatlichung aller Bahnen unter Aufgabe des gemischten Systems und mit dem Bekenntnis zum reinen Staatsbahnsystem zu erreichen sein. Solange aber — wie es bis heute geschehen ist — eine Begrenzung der für den Rückkauf in Frage kommenden Privatbahnen vorgenommen wird, kann das Postulat der Gleichberechtigung nicht voll erfüllt werden und müsste selbst zu einer noch ungleicheren Behandlung der Eisenbahnen unter sich führen und Kantone mit vorwiegend defizitären Lokalbahnen gegenüber denjenigen, die ihre grösseren Privatbahnen dem Bunde übertragen konnten, vermehrt benachteiligen. Zudem wird eine vollumfassende Bahnverstaatlichung aus finanziellen, organisatorischen und last but not least politischen Gründen nicht in Frage kommen. Auch — und das darf nicht übersehen werden — sind eine Reihe von Privatbahnen zu nennen, die sich deutlich von einer Verstaatlichung distanzieren.

Wie wir a. O. schon mehrfach gezeigt haben, vermochte die Lötschbergbahn durch alle Jahre hindurch z. T. recht ansehnliche Betriebsüberschüsse und meistens auch bescheidene Gewinnsaldi zu erwirtschaften. Mit Ausnahme des Zinsverlustes bedeutet die Bahn für den Kanton Bern keine besondere Belastung. Immerhin hatte aber der Kanton während der Sanierung⁴⁶ grosse Opfer erbringen müssen und wird auch in Zukunft, sollte sich die wirtschaftliche Lage der Bahn wieder verschlechtern, mit einem grosszügigen Engagement zu rechnen haben. Vorherhand würde aber die Verstaatlichung der Lötschberglinie keinen oder nur einen geringen Lastenausgleich erwirken. Verständlicher werden die Begehren allerdings, sobald sie auch den Rückkauf der mitbetriebenen Linien betreffen. Bern scheint denn auch an dieser Kombination unverrückbar festzuhalten. Die Bern-Neuenburg- und die Gürbetal-Bern-

46) Vgl. S. 58 ff.

Schwarzenburg-Bahn sind ihrer Natur nach (Vorortsbahnen mit Abonnementsverkehr) defizitäre Betriebe und es ist diesbezüglich auch keine besondere Besserung zu erwarten. Die Simmentalbahn dagegen vermag sich dank günstigerer verkehrlicher Voraussetzungen schlecht und recht zu halten⁴⁷. Dem Kanton bedeutet natürlich diese Betriebsgemeinschaft eine willkommene Gelegenheit, uno actu wenigstens zwei seiner defizitärsten Bahnen loszuwerden. Ihre Verstaatlichung würde unbedingt zu einer Entlastung der Staatskasse führen. Von einer Rechtsgleichheit und Gleichbehandlung im postulierten Sinne könnte aber nach wie vor keine Rede sein. Unter den bernischen Privatbahnen des allgemeinen Verkehrs sind mindestens noch fünf weitere aufzuzählen, die fast jährlich mit grösseren Verlusten abzuschliessen pflegen. Die Defizite der schmalspurigen Bahnen Obergeraargau—Jura (OJB) und Solothurn—Niederbipp (SNB), der gemischtspurigen Chemins de fer du Jura (CJ) und der normalspurigen Vereinigten Huttwil-Bahnen (VHB) übersteigen nicht selten diejenigen der „klassischen“ Defizitlinien Bern—Neuenburg und Gürbetal—Bern—Schwarzenburg. Mit der Verstaatlichung dieser und weiterer finanziell wenig erfreulicher Linien kann aber in nächster Zeit kaum oder überhaupt nicht gerechnet werden⁴⁸, so dass auch mit dem Rückkauf der gesamten BLS-Gruppe das Problem der Gleichbehandlung ungelöst bleiben müsste.

Letztlich muss noch zu prüfen sein, ob es nicht gewichtige Gründe dafür gibt, die Kantone an ihren Bahnen interessiert zu halten. Offensichtlich besteht nämlich die Gefahr, dass eine volle Entlastung von den Bahnaufgaben die Kantone am finanziellen Wohlergehen des Schienenverkehrs zu entfremden vermag und diese ihr Hauptaugenmerk der Beschaffung von Mitteln zum Ausbau ihres Strassenverkehrsnetzes zuwenden. Die Folge müsste eine allgemeine Erschwerung der schweizerischen Eisenbahnpolitik bedeuten. Meile schreibt in seinem Aufsatz hierzu⁴⁹: „Je weniger Kantonsregierungen am finanziellen Wohlergehen

47) Vgl. S. 40.

48) Im Expertenbericht betr. Rückkaufsfragen, a. a. O., wurden von den bernischen Kantonsgebiet bedienenden Privatbahnen nebst der Lötschberggruppe nur die folgenden ins Rückkaufsprogramm aufgenommen: Emmental—Burgdorf—Thun, Solothurn—Münster, Montreux—Oberland und die Vereinigten Huttwil-Bahnen, total für den Kanton Bern 348 Kilometer, wobei die restlichen 361 km nach wie vor Bern resp. den mitbeteiligten Nachbarkantonen verbleiben würden.

49) Meile, W., Kriterien zur Verstaatlichung von Privatbahnen in der Schweiz, Archiv 1950, S. 320.

der öffentlichen Verkehrsmittel direkt interessiert sind, um so schwieriger wird es nicht nur sein, für die noch verbleibenden Privatbahnen eine Hilfeleistung zustande zu bringen, sondern auch das Problem öffentlicher Verkehr — privater Verkehr in einer Weise zu regeln, die auch dem öffentlichen Verkehr gerecht wird. Die eng mit ihrer Bevölkerung verbundenen Privatbahnen verfügen über Hilfskräfte, die von Bedeutung sind. Privatbahnkantone haben für verkehrspolitische Zusammenhänge ganz besonderes Verständnis gezeigt. Man möchte diese Hilfe für das ganze schweizerische Eisenbahnwesen nicht mehr missen.“ Mit der zu erwartenden Akzentuierung des Strassenverkehrs müsste ausserdem die Konkurrenz Schiene—Strasse noch weiter zuungunsten der Bahnen verschärft werden.

Ebenfalls zu den staatspolitischen Aspekten sind die militärischen Aufgaben, die den Eisenbahnen im Kriegsfall obliegen, zu zählen. Die militärische Bedeutung fällt aber in keiner Weise mit der volkswirtschaftlichen zusammen und wird auch nicht mit der Unterscheidung in Haupt- und Nebenbahnen identifiziert werden können. Sie hängt vielmehr vom Armeedispositiv, von den Phasen der Kriegsführung und vom Kriegsfall an sich ab. Dementsprechend kann sich die militärische Bedeutung einer Bahn im Laufe der Kriegsgeschehnisse mehrfach ändern und sozusagen über Nacht an Wichtigkeit gewinnen oder verlieren.

Eine seinerzeit von der Expertenkommission für Rückkaufsfragen an das Eidgen. Militärdepartement gerichtete Anfrage, welche Privatbahnen von militärischem Interesse sind, und zwar sowohl im Zustand der bewaffneten Neutralität als auch im Kriegszustand selbst, wurde dahin beantwortet ⁵⁰, dass alle grösseren und jedenfalls für eine Verstaatlichung in Frage kommenden Privatbahnen ein direktes militärisches Interesse aufweisen. Auf eine Aufzählung der einzelnen Linien wurde aber verzichtet und die Generalstabsabteilung legte Wert darauf, ihre Antwort nur als ganz allgemeine Orientierung betrachtet zu wissen. Sie behielt sich vor, zu gegebener Zeit und Stelle zur Verstaatlichung einer Privatbahn einzeln Stellung nehmen zu können. Eine generelle Befürwortung der Verstaatlichung aus Wehrgründen wurde aber mit keinem Wort zum Ausdruck gebracht.

Es ist klar, dass der Staat alle Eisenbahnen seines Hoheitsgebietes zur Landesverteidigung uneingeschränkt in Anspruch nehmen muss. Das

50) Vgl. Expertenbericht, a. a. O., S. 31 f.

Verhältnis zwischen Bund und Bahnen betreffend der militärischen Bereitschaft wird im neuen Eisenbahngesetz Art. 42 ff. ohne grosse Abänderungen gegenüber früheren Bestimmungen geregelt. Danach sind „auf Anordnung des Bundesrates Bahnanlagen und Einrichtungen sowie Fahrzeuge und deren Bestand entsprechend den Bedürfnissen der militärischen und wirtschaftlichen Landesverteidigung zu erstellen, zu ergänzen und bereitzuhalten.“ Der Bundesrat ist somit ermächtigt, im aktiven Dienst den Kriegsbetrieb aller staatlichen und konzessionierten Bahnunternehmungen zu verfügen. Hierbei besteht in militärischen Belangen auch kein Unterschied mehr zwischen Bundes- und Privatbahnen, zumal die letzteren schon zu Friedenszeiten zweckmässigerweise auf die einzelnen Bundesbahnkreise aufgeteilt sind. Eine einheitliche Betriebsführung ist damit im Ernstfalle gewährleistet, ohne dass sich eine vorgängige Verstaatlichung aufdrängen würde. Wir wollen uns an dieser Stelle auch der grossartigen kriegsbedingten zusätzlichen Leistungen unserer vielen Privatbahnen im Zusammenspiel mit den SBB während der Jahre 1939—45 erinnern.

Wir kommen bis anhin zum Schluss, dass die Verstaatlichung der Lötschbergbahn aus volkswirtschaftlichen und staatspolitischen Überlegungen heraus nicht eindeutig erforderlich erscheint. Sie vermag ihre volkswirtschaftlichen Pflichten als Privatbahn im internen und direkten Verkehr eher noch besser zu erfüllen wie als Teilglied der zentral geleiteten Bundesbahnen. Ebenso ist es für die Wehr- und Verteidigungspolitik unseres Landes bei der z. Z. gegebenen Kriegsbetriebsorganisation nicht von Belang, in wessen Eigentum die Bahn steht, solange sie den hierfür gesetzlichen Erfordernissen entspricht. Ferner dürfte das Problem des Lastenausgleichs selbst bei einer Übernahme aller angeschlossenen Betriebe nicht befriedigend gelöst werden können, obwohl natürlich für den Kanton Bern eine merkliche Entlastung eintreten würde. Gleichzeitig bestünde aber die Gefahr, dass damit der Kanton das Interesse und die Verbundenheit mit den nun verstaatlichten Bahnen allmählich verliert.

Der Vollständigkeit und Objektivität halber dürfen aber auch diejenigen volkswirtschaftlichen Aspekte, die als Forderung den Rückkauf bedingen, nicht unterschlagen werden. So kann gerade der letztgenannte Einwand des Desinteresses des Kantons an seinen abgetretenen Bahnen in umgekehrter Richtung dem Bunde zugehalten werden. Es ist dies denn auch ein Punkt, den die BLS tatsächlich zum Vorwurf erhebt und sich

dabei vor allem auf zwei konkrete Fälle beruft: die Vernachlässigung des Ausbaues der nordwestlichen Zufahrten zum Lötschberg und die Haltung des Bundes in der Pipelinefrage. Es ist an anderer Stelle bereits darauf hingewiesen worden, dass dadurch der Lötschbergbahn erhebliche Nachteile erwachsen und noch erwachsen werden. Der Gedanke ist nun naheliegend — die BLS ist sogar davon überzeugt —, dass der Bund, würde die Lötschberglinie einen Teil des Bundesbahnnetzes verkörpern, niemals eine derartige Politik gebilligt hätte. Vom Vorwurf des mangelnden Interesses mag der Weg nicht mehr weit sein, um dem Bund sogar eine bewusste, die Lötschbergbahn diskriminierende Haltung zuzuschreiben, indem der Lötschberg auch heute noch, trotz allgemeiner Konjunktur und Überlastung der Alpenbahnen, als eine gefährliche Konkurrenz zum Gotthard und Simplon aufgefasst wird. Zu seiner Entlastung mag allerdings wiederum entgegengehalten werden, dass der Bund am Wohlergehen der grösseren Privatbahnen nicht vollkommen uninteressiert sein kann; letzten Endes wird er ja bei Defiziten einen Teil der Lasten mitzutragen haben. Der Vorwurf bleibt aber u. E. insofern berechtigt, als damit ein Beispiel mangelnder Verkehrskoordinierung innerhalb der Eisenbahnen selbst gegeben wird. Gesamtwirtschaftlich gesehen kann dies nur einen Verlust bedeuten.

Wir haben weiter das Postulat der Gleichberechtigung und Gleichbehandlung der Kantone und ihrer Bürger als unerfüllbar abgelehnt, es sei denn, die Verstaatlichung wäre allumfassend. Und im besonderen würde der Rückkauf der BLS den Kanton Bern wohl eines Teils, niemals aber der gesamten Eisenbahnkosten entheben⁵¹. Man mag sich aber fragen, ob deshalb die Verstaatlichung generell abgelehnt werden kann. Wenn auch gewisse Lasten bestehen bleiben und die absolute Gleichbehandlung nicht erreicht werden kann, so wäre der Rückkauf doch wenigstens ein Schritt in dieser Richtung und würde die Ungleichheiten zumindest abschwächen. Ein vollkommener Finanzausgleich ist auch auf andern Gebieten (z. B. Strassenbau, Bildungs- und Gesundheitswesen etc.) entsprechend unseres föderalistischen Staatsaufbaues schlechthin nicht möglich und, solange die Kantone noch eine eigene Finanzhoheit besitzen, gar nicht erstrebenswert. Die Leistungen des Bundes pflegen schliesslich auch als Beiträge bezeichnet zu werden, was besagt, dass damit

⁵¹) Im Unterschied zum Kanton Graubünden, wo die Verstaatlichung der RhB als einziger Privatbahn des allgemeinen Verkehrs eine vollkommene Entlastung bringen würde.

nicht einfach eine volle Lastenüberwälzung auf den Bund verstanden werden kann und soll.

Schliesslich sei nochmals die Stellung der Lötschbergbahn als internationale Transitlinie erwähnt. Ihre Bedeutung geht damit über die lokalen und regionalen Interessen hinaus und muss für die ganze Schweiz ihre Rückwirkungen haben. In der heutigen Zeit der wirtschaftlichen Zusammenschlüsse ist es nicht mehr ganz so selbstverständlich, dass der Verkehr Nord—Süd / Süd—Nord unbedingt über die Schweiz führen muss, selbst dann nicht, wenn dies die kürzeste Verbindung ergeben würde. Diese Gefahr der Umfahrung der Schweiz bildet sich hauptsächlich im Verkehr der EWG-Staaten Deutschland, Frankreich, Benelux und Italien, indem trotz längerer Distanzen der Nord-Süd-Verkehr zunehmend über den Mont Cenis geleitet wird. Die Schweiz hat somit keinen Grund, sich mit verschränkten Armen der zur Zeit noch zufriedenstellenden Frequenzen zu erfreuen. Sie tut es tatsächlich auch nicht, indem die Bundesbahnen ihre Linien über den Gotthard und Simplon inkl. ihrer Zufahrtsstrecken⁵² in grosszügiger Weise den erhöhten Anforderungen anpassen. Die Lötschbergbahn hingegen muss sich aus finanziellen Gründen vorderhand damit begnügen, das kurze Stück Spiez—Frutigen mit einem zweiten Geleise zu belegen, während der Ausbau der eigentlichen Bergstrecke Frutigen—Brig immer noch der Finanzierung harrt. Es ist schon eingewendet worden, dass mit der BLS während des letzten Krieges bei schlechtem Streckenausbau und weniger leistungsfähigen Triebfahrzeugen zeitweise grössere Gütermengen befördert wurden, als dies heute der Fall ist. Ein Vergleich mit der Statistik wird dies bestätigen. Demgegenüber ist aber zu erwidern, dass diese — übrigens betrieblich ausserordentlichen — Leistungen mit grösseren Konzessionen erkaufte werden mussten, die die heutigen Bahnbenützer wie auch die Unternehmung selbst kaum mehr hinzunehmen gewillt sind. Im Kampf gegen die Umfahrung der Schweiz ist es unbedingt notwendig, durch rasche und fliessende Betriebsabwicklung die günstige Verkehrslage unserer Alpenbahnen zu unterstreichen und dadurch dem Ausland die unter Umständen aus Tarifunterschieden entstehenden Mehrkosten durch verbesserte Leistung, die ihrerseits für den Kunden wieder eine Kosteneinsparung bedeuten kann, zu kompensieren.

52) Ausbau der aargauischen Südbahn Wohlen—Rotkreuz—Immensee auf Doppelspur.

Die unumgängliche Voraussetzung hierfür ist aber auch eine durchschlagende Eisenbahnpolitik gegenüber dem Ausland, die vor allem darauf ausgerichtet sein muss, mit den Nachbarbahnen gute Zusammenarbeit zu erwirken und diese zu veranlassen, ihre eigenen Zufahrten und Anschlussstrecken unserer Hauptlinien technisch und betrieblich zu verbessern. Dies ist beispielsweise bei den ausländischen Gotthardzufahrten in Deutschland und Italien geschehen, indem die Schweiz an die beiden Staaten Elektrifikationsdarlehen gewährte. Einer Privatbahn bleiben indessen solche Mittel versagt. Ihr Einfluss in der Eisenbahnpolitik ist nur gering und auf internationaler Ebene lediglich über den Bund wirksam. Leider hat es sich seit der Verstaatlichung der grossen französischen Privatbahnen erwiesen, dass Frankreich nur sehr wenig gewillt ist, in seiner Eisenbahnpolitik Verständnis für die schweizerischen Wünsche zu zeigen. Dieser Tatbestand muss vor allem die BLS treffen, zumal sie als Privatbahn auch keine Möglichkeit besitzt, eine entsprechende Gegenposition einzunehmen. Die Bundesbahnen ihrerseits sind an der französischen Zufahrtsstrecke Belfort—Delle zugunsten der nach dem Gotthard zielenden Linie Belfort—Basel wenig interessiert. Insofern wird die private Lötschbergbahn benachteiligt bleiben müssen und trotz ihrer günstigen Anlage nicht imstande sein, alle Möglichkeiten ihrer potentiellen volkswirtschaftlichen Leistungsfähigkeit auszunützen.

IV. Verkehrspolitische und betriebswirtschaftliche Kriterien

In vielen Kreisen werden die grössten Vorteile der Privatbahnverstaatlichungen auf dem verkehrspolitischen und betriebswirtschaftlichen Sektor erwartet. Dies vor allem deswegen, weil hier die erhofften Vorteile am schnellsten wirksam werden und auch am augenfälligsten zutage treten. Wie aber die Verkehrspolitik nur einen Teil der gesamten Wirtschaftspolitik und die betriebswirtschaftliche Entfaltung nur eine wenn auch wichtige Komponente im gesamtwirtschaftlichen Ablauf darstellt, so kann diesen Vorteilen nur dann Sinn und Zweck zugesprochen werden, wenn sie sich auch gesamtwirtschaftlich als solche erweisen. Das Verstaatlichungsproblem kann (und dies wollen wir hier ausdrücklich festgehalten wissen) nur mit dem Blick aufs Ganze in seinem vollen Umfang erfasst und einer vernünftigen Lösung entgegengeführt werden.

Letzten Endes handelt es sich also auch hier um volkswirtschaftliche und staatspolitische Aspekte. Bei einer neutralen Beurteilung kann es

nicht in Frage kommen, betriebliche Vorteile für diese oder jene Unternehmung als Positivum für die Verstaatlichung allgemein anzuführen, solange daraus volkswirtschaftlich gesehen kein Nutzen oder gar ein Nachteil entstehen wird. Es muss sogar umgekehrt einer Bahnunternehmung — die lokalen Privatbahnen sind hievon nicht ausgenommen — zugemutet werden können, ungünstige Betriebsbedingungen zu tragen, wenn dadurch der Erfüllung gesamtwirtschaftlicher Interessen und Bedürfnisse besser entsprochen werden kann. Wenn auch diese sogenannten Pflichten des öffentlichen Verkehrs eine nach den betriebswirtschaftlichen Erkenntnissen optimale (sprich: rein privatwirtschaftliche) Führung erschweren oder selbst verunmöglichen, so muss derselbe Gedanke auch bei der Prüfung der Verstaatlichungsbegehren leitend bleiben. Bei allem Verständnis für die notleidenden Privatbahnen und die stark belasteten Kantone und Gemeinden muss doch ernsthaft die Frage gestellt werden, ob sich nicht andere Wege und Möglichkeiten der Entlastung bieten würden, als eine wohl betrieblich, unter Umständen aber der Gesamtwirtschaft nicht eben günstige Verstaatlichung einzuleiten.

*A. Verkehrskoordination und Verstaatlichung*⁵³

Vor allem mit dem starken Aufleben des Strassenverkehrs hat sich eine Regelung resp. Schaffung gleicher Verkehrs-Wettbewerbsbedingungen ergeben. Solange dem Strassenverkehr nicht gleich wie den Eisenbahnen die Bau- und Unterhaltskosten inkl. die Amortisation und Kapitalverzinsung seines Verkehrsweges überbunden werden können, müssen die ungleichen Bedingungen bestehenbleiben. Da zudem die Bahnen kaum der öffentlichen Pflichten enthoben werden können, diese sogar eher noch eine Ausweitung erfahren dürften, so wird es notwendig sein, zu einem vollständigen Ausgleich noch weitere Leistungen seitens der in ihrer Aktionsfreiheit an keinerlei öffentliche Pflichten gebundenen privaten Verkehrsmittel⁵⁴ zu beanspruchen. Wenn die privaten Transport-

53) Die vielseitigen Probleme der Verkehrskoordination können hier nur kurz entsprechend ihrer Bedeutung für unsere Arbeit behandelt werden. Vgl. hierzu die ausführlichere Literatur von H. R. Meyer, Subventioniertes oder selbsttragendes Verkehrswesen, Sonderabdruck aus Schweiz. Monatshefte, Heft 7 1950. H. R. Meyer, Das Problem Schiene/Strasse, a. a. O. W. Berchtold, Die Eisenbahnen im Leben der Nation, 100 Jahre Schweizerbahnen, Bd. 1, 1947, S. 288 ff. H. Born, Die Problematik weiterer Privatbahnverstaatlichung, Archiv S. 254 f.

mittel den öffentlichen Verkehr so stark konkurrenzieren, dass dieser unrentabel wird, dann ist die Alternative kaum zu umgehen, entweder auf den öffentlichen Verkehrsdienst zugunsten des Privatverkehrs zu verzichten, oder aber die Privatkonzurrenz soweit zu beschränken, d. h. die Gleichbehandlung dahin herzustellen, dass zumindest unter normalen Konjunkturverhältnissen die Eigenwirtschaftlichkeit öffentlicher Verkehrsunternehmen bei seriöser Geschäftsführung gewährleistet ist. Die Beantwortung dieser Frage erübrigt sich indessen, so dass sich das Problem auf die Schaffung einer gesetzlichen Verkehrsordnung konzentriert: die Koordination zweier Verkehrssysteme, des öffentlichen und des privaten Verkehrs.

Wie schwer es ist, eine das allgemeine Verständnis gewinnende Lösung zu finden, zeigt die Ablehnung der bisherigen zur Volksabstimmung gebrachten Vorlagen und die Tatsache, dass unser Land bis heute noch einer gesetzlichen Verkehrsordnung entbehrt⁵⁵. Ohne gewisse Mängel und Unzulänglichkeiten der einzelnen Vorschläge leugnen zu wollen, kommt man dennoch nicht umhin, annehmen zu müssen, dass es weniger den Behörden, wohl aber dem Schweizervolk an der für eine nationale Verkehrspolitik notwendigen Einsicht zu fehlen scheint. Die Defizite des öffentlichen Verkehrs gehen endlich doch auf Kosten des Steuerzahlers, der hierfür alljährlich grosse Summen ausgibt, ohne damit der Lösung auch nur einen Schritt näher gekommen zu sein. Die Koordination zwischen dem öffentlichen und dem privaten Verkehr stellt sich deshalb als ein staatliches Finanzproblem dar. Man kann freilich der Ansicht sein, dass es einfach Pflicht des Bürgers ist, mit Steuergeldern für die Erhaltung eines ausreichenden öffentlichen Verkehrsdienstes zu sorgen und dass das öffentliche Verkehrswesen seiner Natur nach als zusschussbedürftig hingenommen werden müsse. Diese Auffassung ist aber aus zwei Gründen abzulehnen: Erstens werden die Zuschüsse mit grösster Wahrscheinlichkeit dauernd ansteigen, obwohl die öffentlichen Verkehrsunternehmen immer nur gerade knapp am Leben erhalten bleiben und ihre Leistungsfähigkeit dem vollen Bedarf entsprechen wird. Ihre Wett-

54) So ist beispielsweise der freie Individualverkehr eher in der Lage, den Ausnützungsgrad seiner Transportmittel optimal zu gestalten und aus der Kostendegression den vollen Nutzen zu ziehen. Zudem ist er auch an keine verpflichtenden Tarife gebunden und kann jeden für ihn unrentablen Transport dem öffentlichen Verkehrsmittel übergeben, das diesen unter allen Umständen auszuführen verpflichtet ist.

55) Vgl. auch S. 55.

bewerbsstellung wird immer benachteiligt sein müssen und das um so mehr, wenn man versuchte, mit Tarifierhöhungen zum Ziele zu gelangen, letztlich aber nur eine vermehrte Abwanderung auf den Privatverkehr bewirken würde. Zweitens bedeutet diese Ansicht die Billigung einer indirekten Förderung des privaten Verkehrssektors, indem dieser aus derselben Kasse, die zur Aufrechterhaltung der öffentlichen Verkehrsbedienung beansprucht wird, eigener finanzieller Lasten enthoben wird. Die Steuergelder würden deshalb lediglich für die Finanzierung eines *circulus vitiosus* verwendet.

An dieser Tatsache vermag auch eine Verstaatlichung nichts zu ändern. Aufgabe der Koordination ist es ja, Voraussetzungen zu schaffen, die eine unnötige und sich gegenseitig ruinierende Konkurrenz unmöglich machen. Es spielt hierfür keine Rolle, ob die einzelnen Transportunternehmen einer privaten oder staatlichen Leitung obliegen. Selbst unter der irrealen Annahme, dass sämtliche Verkehrsmittel vom Staate betrieben würden, kann auf eine Verkehrsordnung nicht verzichtet werden⁵⁶. Wir gehen somit mit Born einig, wenn er schreibt⁵⁷: „Durch die Verstaatlichung allein wird keine heute notleidende Privatbahn zu günstigen Rechnungsabschlüssen gelangen. Deshalb müssen in erster Linie die Ursachen, welche für die schlechte Lage der Bahnen verantwortlich sind, an ihrer Wurzel angepackt werden. Das setzt eine einheitliche schweizerische Verkehrspolitik voraus.“ Born, Meyer und andere Autoren sind sogar der Überzeugung, dass sich, nach vorangegangener Verkehrskoordination in vielen Fällen die Verstaatlichungsfrage erübrigen, zumindest aber an Dringlichkeit einbüßen wird.

Wir haben bis anhin das Problem der Verkehrskoordination auf die zwei Verkehrssysteme öffentlicher und privater Verkehr bezogen. Natürlich kann der Begriff auch weiter umschrieben werden, indem wir darunter die Koordination der Verkehrsmittel unter sich verstehen wollen, und zwar sowohl innerhalb des öffentlichen als auch des privaten Sektors. In beiden Fällen ist eine Teilung des Verkehrs vorhanden, vollzieht sich aber nach verschiedenen Gesichtspunkten. So haben die Bundesbahnen und einige grössere Privatbahnen im Güterverkehr den sogenannten

56) Born, a. a. O., führt für die mangelnde Verkehrskoordination innerhalb staatlicher Transportmittel das Beispiel der gegenseitigen Konkurrenzierung von Bahn- und Militärtransporten mit bundeseigenen Camions an, obwohl die Bahnen verpflichtet sind, hierfür das notwendige Traktions- und Rollmaterial verfügbar zu halten (S. 257).

57) Hans Born, a. a. O.

Haus-zu-Haus-Dienst eingerichtet, bei dem sie alle geeigneten Transportmittel vom Lastwagen bis zum Fahrrad und Handwagen einsetzen. D. h. für jede Aufgabe wird dasjenige Transportmittel verwendet, das die gestellten Aufgaben mit dem geringsten Kostenaufwand erfüllen kann. Auch im privaten Sektor wird der einzelne Gewerbe- und Verkehrstreibende dasjenige Fahrzeug benützen, das seinen Bedürfnissen am besten und billigsten dient, wobei er in jedem einzelnen Falle die Wahl hat, die Dienste des öffentlichen Verkehrs, privater Transportunternehmer oder evtl. seine eigenen Fahrzeuge in Anspruch zu nehmen.

Auch hier wollen wir die Frage stellen, ob die Verstaatlichung des öffentlichen Verkehrs eine noch bessere Koordinierung der Transportmittel ermöglicht. Berchtold ergeht sich in seinen Ausführungen soweit, die heutige diesbezügliche Zusammenarbeit als in idealer Weise verwirklicht zu erklären⁵⁸. Er erwähnt hierbei u. a. das Zusammenspiel von Bundesbahnen, Privatbahnen, konzessionierten Automobilkursen usw. Wie jeder Eisenbahnreisende aus eigener Erfahrung bestätigen kann, ist an dieser Behauptung nicht zu zweifeln und viele ausländische Touristen erblicken gerade darin eine wesentliche Annehmlichkeit unseres Reiseverkehrs. Diese Koordinierung zwingt sich allerdings schon deshalb auf und ist relativ leicht zu verwirklichen, weil sie im ureigensten Interesse jeder öffentlichen Verkehrsunternehmung liegt. Und zwar — wir haben darüber schon gesprochen — nicht zuletzt dank der Bemühungen der vielen privaten Unternehmungen, die, im wahrsten Sinne des Wortes, den Anschluss nicht verpassen wollen⁵⁹. In diesem Sinne könnte deren Verstaatlichung auch unserer Ansicht nach keinerlei Verbesserungen, wenn nicht sogar angesichts der Grösse und geringeren Beweglichkeit des Staatsbetriebes eher eine Verschlechterung zur Folge haben.

Diese Überlegungen treffen jedoch faktisch nur dann zu, wenn sich die beteiligten Unternehmen allseitig Vorteile zu sichern wissen und nicht in gegenseitiger Konkurrenz stehen oder wenn sich nur eine einseitige Begünstigung ergibt. Man trifft damit genau den Fall der Lötschbergbahn, die (wir haben allerdings versucht, das Gegenteil zu beweisen) im Transitverkehr als Konkurrenz zu den übrigen Alpenbahnen betrachtet wird. In vorgängigen Kapiteln sind auch die der BLS entstehenden Nachteile und Gefahren, wie sie aus dieser Anschauung entstehen, dargelegt worden; sie sind eindeutige Folgen der fehlenden über die einzelnen Inter-

58) Berchtold, a. a. O., S. 292.

59) Vgl. S. 77 f.

essen erhabenen nationalen Verkehrspolitik. Leider zeigt es sich sogar, dass gerade unsere Staatsbahnen hierin eine sehr uneidgenössische Haltung einnehmen; um so mehr haben wir für die BLS und den Kanton Bern Verständnis, wenn sie mit der Verstaatlichung eine Lanze für die organische Verkehrskoordination zu brechen glauben.

B. Verstaatlichung und Tarifpolitik

Die verschiedenen Rückkaufsbegehren der Kantone und der Bahnverwaltungen selbst zeigen deutlich, dass die Gesuche um die Verstaatlichung nicht allein zum Zwecke der finanziellen Entlastung der Kantone, sondern auch im Hinblick auf die bei einem Rückkauf zu erwartende Senkung der Tarife bei den in Frage kommenden Privatbahnen gestellt worden sind. Wie vorherrschend sich dieser Aspekt ausnimmt, ist aus den vielen Gesuchen, die nicht unbedingt die Verstaatlichung, aber auf alle Fälle eine Hilfeleistung zur Herabsetzung der Tarife fordern, zu ersehen. Dabei handelt es sich darum, die meist sehr hohen Privatbahntarife denjenigen der Bundesbahnen anzupassen. Solche Tarifierpassungsbegehren wurden dem Bundesrate von sechs Kantonen für insgesamt 17 Bahnen, wovon 13 auch eigene Gesuche eingereicht haben, vorgelegt. Von diesen 17 Privatbahnen haben 7 gleichzeitig auch noch ihre Rückkaufsbegehren ausstehen ⁶⁰.

Auch hier geht es offensichtlich wieder um ein volles wirtschaftliches und staatspolitisches Problem, indem die hohen Tarifsätze die Benützer dieser Bahnen (sofern sie auf diese angewiesen sind und keine andere Transportmöglichkeit haben) übermässig stark belasten und diese somit einer ungleichen Behandlung gegenüber denjenigen, die von den Bundesbahnen bedient werden, aussetzen. Das will allerdings nicht heissen, dass die Tarife der Privatbahnunternehmungen im Hinblick auf ihre hohen Bau- und Betriebskosten nicht gerechtfertigt wären. Das zeigt sich schon daran, dass diese Bahnen trotz hoher Ansätze meist defizitär arbeiten. Die Schwierigkeiten bestehen vor allem darin, dass Privatbahnen mit hohen Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten, wie es vorwiegend in Gebirgsgegenden zutrifft, keine Kompensationsmöglichkeiten mit andern der gleichen Unternehmung gehörenden, aber weniger kostspieligen

60) Vgl. S. 56.

Linien besitzen. Selbst die Bundesbahnen haben bis 1943 noch auf verschiedene Strecken sogenannte Distanzzuschläge erhoben, die dann aber mit einem Bundesratsbeschluss auf den 1. Januar 1943 abgeschafft wurden. Nebenbei sei jedoch bemerkt, dass heute wieder vermehrt eine Neuüberprüfung der Erhebung von Entfernungszuschlägen bei den SBB in Betracht gezogen wird. Das Prinzip der Distanzzuschläge geschieht bei den meisten Privatbahnen auf dem indirekten Weg der Anwendung der Bundesbahntarife unter Berechnung höherer Kilometersätze. Dieses System bietet den Vorteil gleicher Grundtaxen und erleichtert die Fahr- und Frachtpreisberechnung. Die Entfernungszuschläge lassen sich nun auch von Streckenabschnitt zu Streckenabschnitt verschieden ansetzen. Die nachstehende Tabelle gibt die Werte der Lötschbergbahn wieder, wobei die effektive Distanz = 100 % gesetzt ist ⁶¹:

Distanzzuschläge bei der BLS nach Streckenabschnitten

Streckenabschnitt	Personen- verkehr %	Güter- verkehr %
Thun Taxgrenze—Därlichen	50	50
Därlichen—Spiez	50	100
Spiez—Bönigen	50	100
Spiez—Frutigen	20	20
Frutigen—Kandersteg	50	50
Kandersteg—Goppenstein (Lötschbergtunnel)	100	100
Goppenstein—Brig	50	50
Münster—Lengnau Tunnelstrecke	90	90
Übrige Strecke	30	30

Für das gesamte BLS-Netz ergibt sich im Durchschnitt ein Zuschlag von 54,9 % im Personen- und 58,4 % im Güterverkehr. Die entsprechenden Durchschnittswerte bei den mitbetriebenen Bahnen betragen bei der

	Personen- verkehr %	Güter- verkehr %
Bern-Neuenburg-Bahn	20,9	20,9
Simmentalbahn	67,5	83,5
Gürbetal-Bern-Schwarzenburg-Bahn	31,8	35,7

61) Werte vor dem Inkrafttreten des Bundesbeschlusses über die Tarifannäherung von 1959. Vgl. hierzu S. 96 f.

Es ist nur allzu verständlich, dass solche Tarife zu einer schweren Benachteiligung der Bahnbenützer führen müssen, anderseits aber auch eine Herabsetzung zu Lasten der Unternehmung ausgeschlossen erscheint. So hat Fischer⁶² für die BLS bei Angleichung ihrer Tarife an diejenigen der SBB auf das Jahr 1947 bezogen einen jährlichen Einnahmenausfall von Fr. 4 649 000, für die BN Fr. 834 000, die SEZ Fr. 919 000 und für die GBS Fr. 793 000 errechnet. Für die ganze Lötschberggruppe würde dies eine Einbusse von Fr. 7 195 000 bedeuten. Damit stellt sich letztlich die Frage, wie und woher eine Tarifangleichung finanziert werden kann und soll. Vorerst sei aber doch vorweggenommen, dass ein vollständiger Ausgleich volkswirtschaftlich weder à tout prix notwendig noch unbedingt von Vorteil ist. Das Postulat kann auch nicht den Sinn einer absoluten Gleichbehandlung verkörpern. Die reine Abstellung der Tarifberechnung auf die effektive Kilometerzahl, über die ein Transport ausgeführt wird, krankt daran, dass wohl die zurückgelegte Strecke gleich ist, die erbrachten Leistungen aber sehr unterschiedlich sein können. Wir wollen dies am Beispiel einer x km langen Strecke, die im einen Falle geradlinig und eben verläuft, im andern aber eine Steigung von beispielsweise 100 % aufweist, deutlich machen. Ganz offensichtlich wird von der Bergbahn trotz der gleichen effektiv zurückgelegten Distanz eine erheblich grössere Leistung vollbracht als in ebenem Gelände. Der Bahnbenützer ist daher auch ohne weiteres bereit, im Falle der Bergbahn einen höheren Preis zu bezahlen, denn er ist sich bewusst, dass ihn, würde er zu Fuss gehen, die x km mit anhaltender Steigung mehr Mühe und Zeit kosten würden als der gleiche Weg in der Ebene. Dieselben Überlegungen wird er sich auch machen, wenn er die Möglichkeit hat, entweder mit der Bahn durch den Tunnel oder mit einem andern Transportmittel wenn nicht wieder zu Fuss über oder um den Berg herum sein Ziel zu erreichen. So gibt ihm auch hier die Tunnelstrecke den grösseren Nutzen wie die offen in freiem Gelände verlaufende Bahn. Wir wollen damit den Tarifausgleich keinesfalls als unangebracht und überflüssig verstanden haben. Es ist uns auch klar, dass die Tarifhöhe nicht nach dem Nutzen, den die Bahn dem Einzelnen oder einer Gegend zu bieten vermag, berechnet werden kann. Wohl aber soll die erbrachte Leistung mitberücksichtigt werden, was gleichzeitig auch eine bessere Anpassung an

62) Fischer, W., Die Verstaatlichung weiterer Privatbahnen in der Schweiz im Lichte der Tarifpolitik. Archiv 1950, S. 156.

die im öffentlichen Verkehr ohnehin schon zurückgestellten betriebswirtschaftlichen Erfordernisse ermöglichen würde⁶³. Denn höhere Leistungen sind stets auch mit höheren Kosten verbunden⁶⁴.

Der Vorschlag eines allgemeinen Tarifausgleiches wird aber auch aus rein finanziellen Gründen auf grosse Schwierigkeiten stossen müssen. Es wird umgehend verständlich sein, dass ein solches Ziel nur unter der direkten Mitwirkung des Bundes verwirklicht werden kann, wobei prinzipiell zwei Möglichkeiten bestehen: Durch Erhöhung der niedrigeren SBB-Tarife soll ein solcher Betrag erwirtschaftet werden, wie er sich als Verlust aus der Herabsetzung der Privatbahntarife ergibt. Oder aber der Einnahmenausfall der Tarifsenkung muss durch den Bund aus öffentlichen Mitteln gedeckt werden. Im ersten Falle wären es primär die Bundesbahnen, die den Ausfall zu tragen hätten, indem sie infolge höherer Tarife eventuelle ernsthafte Rückwirkungen auf den Verkehrsumfang befürchten müssten. Einem solchen Tarifangleichungsverfahren könnte deshalb nur bei absoluter Monopolstellung des Schienenverkehrs zugestimmt werden. Ausserdem ist es den Bundesbahnen heute bei den bereits hohen Tarifen kaum zuzumuten, die aus volkswirtschaftlichen, kulturellen und sozialen Landesinteressen bestehenden Ausnahmetarife der Privatbahnen durch entsprechend höhere Normaltarife auszugleichen. Für den Bund hingegen ergäbe sich nur eine indirekte Belastung, die zudem erst dann eintreten wird, wenn die Bundesbahnen nicht mehr in der Lage sind, ihr Dotationskapital zu verzinsen resp. Rechnungsdefizite, die jährlich aus der Bundeskasse zu begleichen sind, ausweisen würden. Es ist fernerhin auch gar nicht einzusehen, weshalb die Kosten der Ausgleichsfinanzierung zugunsten der Privatbahnen auf die Bundesbahnen abgewälzt werden sollen.

Insofern muss der zweite Weg, die direkte Deckung durch den Bund aus öffentlichen Mitteln, als der prinzipiell richtige betrachtet werden, denn die Entstehung der Einnahmenausfälle ist schliesslich auf staatspolitische und volkswirtschaftliche Ursachen zurückzuführen. Anlässlich der Aufhebung der Distanzzuschläge auf dem Bundesbahnnetz ab 1943 hat sich der Bund bereit erklärt, für den entstehenden Einnahmenrückgang aufzukommen⁶⁵. Diese Leistungspflicht wurde dann in der Fest-

63) Dieses „Leistungsprinzip“ verkörpert sich ja auch in den Tarifunterschieden zwischen 1. und 2. Klasse, in den Zuschlägen für Expresszüge, Liegewagen usw.

64) Meile, W., a. a. O., S. 349 nennt dies den „partiellen“ Tarifausgleich.

65) Damit ist auch zum Ausdruck gebracht worden, dass die SBB selber nicht in der Lage sind, innerhalb ihres Netzes den Tarifausgleich durchzuführen.

setzung des Dotationskapitals mit 400 Mill. Franken berücksichtigt, womit aber letztlich doch wieder die Bundesbahnen, wenigstens solange sie eine Verzinsung vornehmen können, belastet sind. U. E. kann die einzige volkswirtschaftlich und staatspolitisch vertretbare und gerechtfertigte Lösung nur darin bestehen, dass der Bund alljährlich eine direkte völlige Vergütung der Ausfälle aus öffentlichen Mitteln vornimmt, wobei wir aber gleichzeitig die Wiedereinführung der Distanzzuschläge auf bestimmten Bundesbahnstrecken in Erwägung ziehen⁶⁶. Damit könnten entweder die gesamten Ausgleichskosten niedriger gehalten⁶⁷ oder aber bei einer Vergütungssumme, wie sie für die Angleichung an die heutigen SBB-Tarife notwendig wäre, die Tarife der „Normallinien“ verbilligt werden. Angesichts der in den letzten Jahren günstigen Finanzlage des Bundes dürften hierfür keine unüberwindbaren Hindernisse bestehen, doch wird es notwendig sein, um den Ausgleich jederzeit gewährleisten zu können, einen aus zweckgebundenen Steuern gespeisten Ausgleichsfonds anzulegen. Fischer denkt hier beispielsweise an eine Verkehrssteuer, allerdings nur unter der Voraussetzung, dass sie alle Verkehrsmittel umfassen würde, die preislich miteinander im Wettbewerb stehen⁶⁸. Auch wäre eine solche allgemeine Verkehrssteuer nur im Rahmen einer einheitlichen nationalen Verkehrspolitik, die mit der Koordination auch einen Lastenausgleich anstrebt, denkbar.

Obwohl diese Voraussetzungen leider noch in weiter Ferne zu liegen scheinen, ist es doch erfreulich zu wissen, dass der Bund mit dem auf Grund von Art. 62 des Eisenbahngesetzes erlassenen Tarifannäherungsbeschluss⁶⁹ den Weg des Ausgleichs zu seinen Lasten zu beschreiten gewillt ist. Dieser Beschluss ist seit dem 1. Oktober 1959 für den Personen-, Gepäck- und Expressgutverkehr und seit dem 1. Januar 1962 auch für den Güterverkehr in Kraft. Der Ausgleich, der für das Jahr 1963 mit einem Betrag von 26 Mill. Franken budgetiert ist, wird allerdings an drei Bedingungen geknüpft: 1. Die Bahn muss eine wirtschaftlich wenig oder nur einseitig entwickelte Landesgegend in Berggebieten bedienen. 2. Die Bahn muss eine Betriebslänge von wenigstens 20 km aufweisen und 3. Die Tarife der Bahn müssen jene der SBB durchschnittlich um

66) Z. B. Tunnelstrecken und Strecken ab einer bestimmten Steigung.

67) Der Tarifausgleich Bundesbahnen/Privatbahnen käme dann auf einem höheren, über dem bisherigen liegenden Niveau zustande.

68) Fischer, W., a. a. O.

69) Bundesbeschluss über die Annäherung der Tarife konzessionierter Bahnunternehmungen an jene der Schweiz. Bundesbahnen vom 5. Juni 1959.

mehr als 40 % übersteigen. Mit dem Erfordernis der durchschnittlichen Tarifierhöhung von mindestens 40 % und der Mindestbetriebslänge von 20 km soll vermieden werden, dass die Aufwendungen des Bundes für nur geringe Tarifierduktionen, die auf die wirtschaftliche Entwicklung der bedienten Landesgegend keinen fühlbaren Einfluss auszuüben vermöchten, zu Unrecht erfolgten. Es kann aber nicht verborgen bleiben, dass die konsequente Anwendung dieser Bedingungen zu einer offensichtlich ungleichen Behandlung und damit zu gewissen Härtefällen führen muss⁷⁰.

Die BLS dagegen vermag als ausgesprochene Alpenbahn mit einer Gesamtbetriebslänge von 118 km und einem durchschnittlichen Netzzuschlag von 54,9 % resp. 58,4 % allen drei Anforderungen zu genügen. So ist sie denn auch ab dem 1. Oktober 1959 resp. dem 1. Januar 1962 in den Genuss dieser Bundesleistungen gekommen. Wie aber die Geschäftsleitung in ihrem Jahresbericht von 1960 zum Ausdruck bringt, können die Auswirkungen zufolge der verhältnismässig geringen Reduktion für das ganze Netz nicht sehr gross sein⁷¹. Immerhin machten die Vergütungen für das Jahr 1959 den Betrag von Fr. 1 256 939 aus, wobei sich die Entschädigung vorderhand nur auf den Personen-, Gepäck- und Expressgut-Verkehr bezog. Dies ermöglichte eine Herabsetzung der für die Fahrpreis- und Frachtbildung massgebenden Tarifkilometer um rund 14 %, für die Einheimischenbillette sogar eine vollständige Angleichung an das Tarifniveau der SBB. Doch stellt sich hier einmal mehr die Frage, ob nicht auch dieses Tarifannäherungsproblem auf dem Wege der Verstaatlichung befriedigender gelöst werden könnte.

Wir haben schon darauf hingewiesen, dass die Regelung des Tarifausgleichs zum grossen Teil in den Problemkreis der Verkehrskoordination gehört. So können denn die dort entwickelten Gedanken auch hierher insoweit übertragen werden, als die Verstaatlichung nur ein neues Gewand, nicht aber eine grundlegende Veränderung des Kernproblems zu bewirken vermöchte. Es ist klar, dass die höheren Privatbahntarife mit dem Rückkauf sofort auf das Tarifniveau der SBB fallen müssten, was eine Schmälerung des Ertrages und damit auch des Ertragswertes⁷²

70) Z. B. bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn, wo die 40-Prozent-Grenze wohl auf der Teilstrecke Ebnet—Kappel—Nesslau, nicht aber im Netzdurchschnitt erreicht wird. Z. Z. (Herbst 1962) sind allerdings diesbezügliche Diskussionen im Gange, um hier eine Lockerung zu erwirken.

71) Geschäftsbericht BLS 1960, S. 6.

72) Der Ertragswert berechnet sich als 25facher Wert (Kapitalisierung zu 4 %) des Reinertrages. Unter Berücksichtigung allfälliger Vor- und Nachteile für den Erwerber lässt sich daraus der kommerzielle Wert ermitteln.

bedeuten würde. Mit andern Worten wird der kommerzielle Wert, der sich seinerseits aus dem Ertragswert berechnet, für die SBB kleiner sein als für die ehemaligen Unternehmer. Da nun im weitem der Berechnung des Rückkaufspreises der kommerzielle Wert der Bahn zugrundegelegt wird, werden die Bundesbahnen nicht darum herum kommen, einen zu hohen, dem „echten Wert“ keineswegs entsprechenden Preis bezahlen zu müssen. Der Tarifausgleich wäre also voll und ganz von den SBB zu tragen, eine Lösung, die wir oben schon als nicht angängig abgelehnt haben.

Die Bestimmung des Ertragswertes auf Grund der Erträgnisse einer Anzahl vorangegangener Jahre (meist einer 10jährigen Periode) entspricht zwar der Praxis, ist aber theoretisch nicht einwandfrei. Es kommt für die Ermittlung des Ertragswertes in der Tat nicht auf die Vergangenheit, sondern auf die Zukunft an, was aber keine präzise, sondern eine eher auf das Ermessen abgestellte und daher problematische Grösse ergibt. Die Anwendung dieses dennoch korrekteren Verfahrens würde immerhin die Bundesbahnen vor einer Überzahlung schützen, indem die Abschätzung der Erträgnisse nicht mehr auf den hohen Privatbahn-, sondern bereits auf den in Zukunft tatsächlich in Kraft stehenden SBB-Tarifen basiert. Danach errechnet sich nun ein kleinerer Ertragswert und somit auch eine niedrigere Entschädigungssumme; die Lasten hätten diesmal die verstaatlichten Privatbahnen zu übernehmen. Nun zeigt es sich aber, dass diese bei der Anwendung der SBB-Tarife in den meisten Fällen nicht mehr in der Lage wären, einen Reinertrag zu erwirtschaften und eventuell einen Verlust ausweisen müssten. Unter Beibehaltung des obigen Ermittlungssystems würde sich deshalb bei negativen Reinerträgen (= Verlusten) auch ein negativer Ertrags- und letztlich Rückkaufswert ergeben, was bedeuten würde, dass die Privatbahnen für den Rückkauf nicht nur nicht entschädigt würden, sondern den Bundesbahnen sogar eine Vergütung zu leisten hätten.

Der Tarifausgleich kann nicht darin bestehen, dass dessen Finanzierung den Bahnen, sei es den Privat- oder den Staatsbahnen, überbunden wird. Es kann nur Sache des Bundes sein, mit direkter Hilfe eine Lösung herbeizuführen, wobei es für unser Problem vorderhand irrelevant ist, ob er die Kosten aus allgemein-öffentlichen Mitteln oder aus einem mit Zwecksteuern unterhaltenen Fonds bestreitet. Jedenfalls spielt es absolut keine Rolle, ob die Ausgleichsleistungen an die SBB inklusive die übernommenen Bahnen oder an die nicht verstaatlichten

Privatbahnen abgegeben werden. Die Verknüpfung der Tarifangleichung mit der Verstaatlichung ist zwar insofern verständlich, als das Tarifproblem in der Form der Beseitigung einer Ungleichheit aufgefasst wird, wie sie durch die auf halbem Wege steckengebliebene Verstaatlichungsaktion hervorgerufen wurde. Man mag aber bedenken, dass die Erweiterung des Staatsbahnnetzes nur eine willkürliche Verschiebung der Grenzen und nicht eine allseitige Sanierung der Tarifunterschiede mit sich bringen würde. Wie wir früher schon gezeigt haben, muss der Kreis der rückkaufswürdigen Bahnen aus naheliegenden Gründen ziemlich eng begrenzt werden, was gleichzeitig heissen würde, dass auch mit der Verstaatlichung nicht allen Tarifanpassungsbegehren entsprochen werden könnte. Für die nicht verstaatlichten Bahnen bliebe die Anpassungsfrage bestehen und hätte auch keine Aussicht, auf diese Weise gelöst zu werden, es sei denn, man würde dennoch zusätzlich den Weg der direkten Bundeshilfe an die verbliebenen Privatbahnen beschreiten. Das Verstaatlichungs- wie das Tarifausgleichsproblem sind als solche nicht von der Hand zu weisen. Es ist aber aus den obgenannten Gründen verfehlt, die beiden miteinander zu verbinden; ihre Behandlung hat getrennt zu erfolgen.

Wenn wir die tarifpolitischen Fragen eher allgemein behandelt haben, so deshalb, weil sich auch für die Lötschbergbahn keine von den übrigen Privatbahnen abweichenden Probleme stellen. Mit dem Übergang an den Bund würden sich freilich Tarifreduktionen vornehmen lassen, was aber den Rückkauf nur erschweren müsste, denn weder die Bundesbahnen noch die BLS sind bereit, die Ausgleichskosten zu tragen. Es ist nur allzu selbstverständlich, dass die BLS darauf bedacht sein wird, sich möglichst teuer zu verkaufen, während die SBB danach trachten werden, einen möglichst günstigen Rückkaufspreis zu erzielen. Wenn auch die Betriebsrechnungen der Lötschbergbahn durch Jahre hindurch stets Überschüsse auszuweisen hatten und sich selbst bei der Abschaffung der Distanzzuschläge *ceteris paribus* nicht unbedingt ein negativer Rückkaufswert befürchten lässt, so berechnet sich doch auf Basis der letzten Jahre bei einem schätzungsweisen Nettoeinnahmefall von 7 Mio. Franken ein zu 4 % kapitalisierter Minderwert von 175 Mio. Franken⁷³. Unter diesen Umständen wird sich aber die Verstaatlichung der Lötschbergbahn

73) Unter der Annahme und Berücksichtigung, dass sich einerseits die Einnahmen im Verhältnis der durchschnittlichen Kürzung der Tariflängen vermindern, anderseits die Tarifsenkung aber auch eine gewisse Verkehrsmehrung zur Folge haben könnte.

kaum vornehmen lassen, so dass u. E. ein Rückkauf nur dann zur Diskussion stehen kann, wenn die Distanzzuschläge auch nach der Verstaatlichung beibehalten werden oder aber das Prinzip der direkten Vergütungsleistungen des Bundes eine Ausweitung erfährt.

C. Betriebsdienst und technische Dienste

Dass von der Verschmelzung vieler kleiner Einzelunternehmungen zu einem einzigen grossen Unternehmen gewöhnlich betriebliche Vorteile zu erwarten sind, steht ausser Zweifel. Es ergibt sich das, was wir schlechthin mit Betriebsrationalisierung zu bezeichnen pflegen und worunter man letzten Endes die Verminderung der Betriebskosten versteht. Dies darf aber nicht dahin ausgelegt werden, dass à priori jede Betriebs- resp. Unternehmungskonzentration mit einer Rationalisierung gleichbedeutend sein muss. Einmal werden gleiche oder zumindest ähnliche Betriebsbedingungen bestehen müssen und es wird auch nicht gleichgültig sein können, welche Grösse die neue Einheitsunternehmung besitzen wird. Offensichtlich werden dann die günstigsten Voraussetzungen gegeben sein, wenn bei gleichen Betriebsbedingungen und bei intensivster Ausnützung des vorhandenen Verwaltungsapparates auch der neue Betrieb bis in seine Einzelteile noch zuverlässig und ohne grössere Schwierigkeiten und Kosten überwacht werden kann. Ist dagegen diese optimale Betriebsgrösse überschritten, so werden sich vermehrte Kosten einstellen und die aus dem Zusammenschluss resultierenden Einsparungen müssen sich als blosse Scheineinsparungen erweisen.

Die Möglichkeit, Kostenreduktionen durch Betriebsgemeinschaften oder Unternehmungsfusionen zu erzielen, eröffnet natürlich neue Wege, die Sanierung der Privatbahnen einzuleiten. Diesem Umstand wurde auch anlässlich des Erlasses des Privatbahnhilfegesetzes von 1939 Rechnung getragen, indem die Hilfe nur solchen Bahnen zuteil werden sollte, die bereit waren, sich in Betriebsgemeinschaften oder Fusionen zusammenzuschliessen⁷⁴.

Der (betriebs-)wirtschaftliche Erfolg dieser Massnahme hat fast zwangsläufig die Forderung einer Ausweitung des Fusionskreises nach

74) Vgl. S. 37.

sich gezogen und schliesslich zu den betriebswirtschaftlich begründeten Verstaatlichungsbegehren geführt. In der Tat stellt die Verstaatlichung betrieblich nichts anderes dar als eine Fusion der zurückgekauften Privatbahnunternehmungen mit den Bundesbahnen. Ob sich die Rationalisierungsmöglichkeiten allerdings auch in einem solch umfassenden Rahmen erweisen werden, ist eine andere Frage. Und letztlich wird nicht zu übersehen sein, dass die betrieblichen Voraussetzungen — obwohl alle Bahnen die gleichen Leistungen, nämlich Verkehrsleistungen, erzeugen — äusserst verschieden sind. Die Verschmelzung zweier oder mehrerer Eisenbahnunternehmungen mit heterogenen Betrieben würde unter Umständen sogar anstelle der erhofften Kosteneinsparungen Mehrkosten entstehen lassen.

Vom Gesichtspunkt der Erleichterungen im Betriebsdienst kann daher die Verstaatlichung nur von normalspurigen, vom Netz der SBB umschlossenen oder zumindest berührten Privatbahnstrecken ins Auge gefasst werden. Bedeutendere Rationalisierungsmassnahmen ermöglichen sich aber auch dann nur, wenn das vergrösserte Schienennetz eine freizügige und intensivere Ausnützung und Verwendung von Triebfahrzeugen, Rollmaterial und Personal gewähren kann. Dies wird an erster Stelle von der technischen Einheit (gleiches Stromsystem, vergleichbare Leistungsfähigkeit der Triebfahrzeuge, ähnliche Belastungs- und Profilenormen der Fahrwege usw.) sodann aber auch vom Grad der bisherigen gemeinschaftlichen Betriebsentfaltung abhängen. Die Schweiz darf sich rühmen, trotz der vielen privaten Bahnverwaltungen im Laufe der Jahre eine bemerkenswerte betriebstechnische Einheitlichkeit und einen hohen Stand der betrieblichen Zusammenarbeit erreicht zu haben. Dies gilt sowohl bezüglich des Verhältnisses Privatbahnen/Bundesbahnen als auch bei den Privatbahnen unter sich.

Schon im Jahre 1863 haben die damaligen grossen Privatbahnen eine Konvention über den Austausch und den Durchlauf von Personen- und Güterwagen abgeschlossen. Seither und vor allem seit der Gründung der Bundesbahnen wurde diese Zusammenarbeit weiter ausgebaut und verfeinert. So bilden heute die Güterwagen der SBB wie der privaten Unternehmungen eine Einheit und verkehren auf dem schweizerischen und ausländischen Eisenbahnnetz ohne Rücksicht auf die Eigentumsverwaltung. Etwas weniger weit gediehen sind die diesbezüglichen Bestrebungen im Personenwagenverkehr, während die Triebfahrzeuge noch fast ausschliesslich nur auf bahneigenen Strecken zum Einsatz gelangen.

Praktisch unüberwindbare Grenzen der freizügigen Verwendung sind und bleiben natürlich die unterschiedlichen Spurverhältnisse⁷⁵.

Von der BLS-Gruppe stehen die Strecken Thun—Spiez—Brig und Spiez—Interlaken sowie die BN-Linie Bern—Neuenburg im Vordergrund. Hauptsächlich die Stammstrecke Thun—Spiez—Brig bildet nicht nur die organische Fortsetzung der SBB-Linie Bern—Thun, sondern stellt auch das Zwischenglied einer europäischen Verkehrsader dar. Ein freizügiger Wagendurchlauf ist daher für die reibungslose und fließende Betriebsabwicklung, mit der eine Transitlinie steht und fällt, dringendes Gebot. Tatsächlich wird der aufmerksame Reisende in den Lötschbergzügen stets auch SBB-Rollmaterial vorfinden wie umgekehrt die Wagen der BLS und der mitbetriebenen Bahnen auf SBB-Linien, vorwiegend auf den Zufahrten Basel—Olten/Biel—Bern—Thun und Brig—Domodossola verkehren. Um für die direkten Schnell- und Güterzüge Bern—Brig und Bern—Interlaken den zeitraubenden Lokomotivwechsel in Thun auszuschalten, versehen die BLS-Lokomotiven ihren Dienst schon ab Bern. So haben im Jahre 1960 die Triebfahrzeuge der Lötschbergbahn (ohne Stationstraktoren) 847 000 Kilometer auf bahnfremdem Netz zurückgelegt, eine Leistung, die um so beachtlicher ist, als sonst der Lokomotiveinsatz auf die eigenen Strecken beschränkt bleibt.

Diese auch bei andern Bahnverwaltungen, so vor allem bei der Bodensee-Toggenburg-Bahn und der Süd-Ost-Bahn⁷⁶ augenfällige Erscheinung hat deshalb die Meinung aufkommen lassen, dass die mit der Verstaatlichung erhoffte freizügige und intensivere Ausnützung des Rollmaterials wohl theoretisch eine durchaus richtige Forderung darstelle, in der Praxis indessen bereits weitgehend verwirklicht worden sei⁷⁷. Diese Ansicht mag u. E. aber nur stimmen, solange wir unter dem „freizügigen Verkehr“ die gegenseitige Verwendung der Fahrzeuge auf

75) Dieses Argument wurde vor allem gegen die Verstaatlichung der schmalspurigen RhB ins Feld geführt. Insofern scheint auch die den SBB gehörige schmalspurige und mit Zahnrad betriebene Brünigbahn eine Ausnahme zu bilden. Mögen wohl andere Gründe ihre Verstaatlichung rechtfertigen, so wird sie doch betrieblich stets ein Fremdkörper im gesamten sonst normalspurigen Bundesbahnnetz bleiben müssen.

76) Die direkten Züge Romanshorn—Rapperswil—Luzern verkehren über die Strecken der BT (Romanshorn—St. Gallen—Wattwil), der SBB (Wattwil—Rapperswil sowie Arth Goldau—Luzern) und der SOB (Rapperswil—Arth Goldau). Entsprechend werden in diesen Zügen auch die Wagen aller drei Bahnverwaltungen mitgeführt.

77) Vgl. Born, H., a. a. O., S. 247.

den organisch zusammenhängenden Strecken verstehen. Die optimale Einsatzmöglichkeit und damit auch der optimale Ausnutzungsgrad brauchen deshalb noch in keiner Weise erreicht zu sein. Es ist nicht einzusehen, weshalb nicht auch die „anorganischen“ Strecken, d. h. die Strecken, die weder eine direkte noch indirekte Zufahrt oder Fortsetzung der in Betracht fallenden Linie darstellen, dazu beitragen können, den Betriebsdienst rationeller zu gestalten. So sind wir der festen Überzeugung, dass ein gemeinsamer Lokomotiv- und evtl. auch Wageneinsatz der Bundesbahnen und der BLS innerhalb des Verkehrsdreiecks Bern—Lötschberg—Brig—(Domodossola—)Lausanne—(Genf—)Bern für beide Bahnen, an erster Stelle aber für die Lötschbergbahn merklich günstigere und kostensparende Betriebsbedingungen schaffen könnte⁷⁸. Normalerweise erstreckt sich der Einsatzdienst der BLS-Lokomotiven von Bern über Spiez bis Brig, von wo sie mit den nicht weiter nach Italien bestimmten Wagen wieder die Rückfahrt über den Lötschberg antreten. Dasselbe gilt für einen Teil der SBB-Triebfahrzeuge, die rhonetaufwärts kommend ebenfalls in Brig ihre Fahrt beenden, um dort den Einsatz in Gegenrichtung abzuwarten. Je nach der Fahrplangestaltung ergeben sich längere Wartezeiten oder sogenannte Leerfahrten, die sich aber bei einem gegenseitigen Austausch verhindern oder zumindest herabsetzen liessen, indem sich der Einsatz der Lokomotiven oder selbst ganzer Züge nicht nach der Strecke, sondern allein nach der günstigsten zeitlichen Einsatzmöglichkeit richten könnte. Erleichternd für einen solchen Austausch müsste sich im vorliegenden Falle die Tatsache auswirken, dass sich die Leistungsfähigkeit der BLS-Lokomotiven ähnlich derjenigen der von den Bundesbahnen auf der Simplonstrecke verwendeten Triebfahrzeuge stellt.

Eine derartige Ausweitung des freizügigen Verkehrs innerhalb der Netze zweier oder mehrerer Bahnverwaltungen dürfte indessen, sofern die zur Zeit vorhandenen Abrechnungsverhältnisse beibehalten würden, zu einer Mehrbeanspruchung des Verwaltungsapparates und damit auf dieser Seite wieder zu Mehrkosten führen. Unter diesen Aspekten sowie auch im Bestreben zur Vereinfachung der Einsatzplanung werden wir nicht umhin können, der Verstaatlichung den Vorzug geben zu müssen. Ferner wollen wir auch berücksichtigen, dass besonders die Lötschbergbahn als Privat- und vor allem als internationale Transitbahn danach

78) Ein solcher Dreiecksverkehr besteht übrigens bereits zwischen der BT und den SBB auf den Linien Romanshorn—St. Gallen—Rapperswil—Zürich—Romanshorn.

trachten muss, ihren Fahrplan (von dem wiederum die Einsatzplanung ausgeht) nach demjenigen der Bundesbahnen und der ausländischen Bahnverwaltungen auszurichten. Wie selbst Meile in seinen kritischen Ausführungen zur Verstaatlichungsfrage für den speziellen Fall der BLS zugestehen muss, werden nach einer Verstaatlichung die Fahrpläne „mehr nach Gesichtspunkten gesunder Betriebswirtschaft und zweckmässiger Verkehrsteilung“ aufgestellt werden können⁷⁹.

Zur Frage der Umgrenzung der Betriebsgrösse unserer Staatsbahn wird oft angeführt, weitere Verstaatlichungen seien allein schon deshalb nicht zu befürworten, da die Betriebsgrösse der Bundesbahnen bereits die obere Grenze erreicht habe. Wir können uns aber dieser Ansicht nicht anschliessen. Erstens lag es nicht im Sinne des Gesetzgebers, das Rückkaufsgesetz nur im bisherigen Umfange zur Anwendung zu bringen. Der Rückkaufstillstand ist aus anderen, bekannten Gründen eingetreten. Unter günstigeren als den damaligen Bedingungen wäre demnach unser Bundesbahnnetz noch um einige Linien umfangreicher geworden. Man müsste es deshalb geradezu als „unwahrscheinliches Glück“ bezeichnen, dass ein „fügliches Schicksal“ unsere Staatsbahnen vor einer übermässigen Betriebsgrösse bewahrt hat! Wo die zahlenmässige Grenze genau zu liegen kommt, ist nicht einfach festzustellen. Jedenfalls kennen wir Beispiele ausländischer Staats- und selbst Privatbahnen, deren Netzzumfang nicht nur wesentlich grösser ist, sondern sogar ein Vielfaches unseres heutigen Bundesbahnnetzes beträgt. Um den immerhin unbestreitbaren Nachteilen einer zu weitgehenden Zentralisation entgegenzuwirken, hat sich das System der Aufteilung in annähernd gleich grosse selbständige Teilbetriebe aufgedrängt, ein System, wie es sich auch bei den SBB mit der Schaffung der drei Kreisdirektionen in jeder Beziehung bewährt hat⁸⁰.

Die Netzverteilung an die drei Kreisdirektionen wurde auf Grund verkehrsgeographischer, betrieblicher und wirtschaftlicher Aspekte in möglichst gleicher Zubemessung vorgenommen. Eine grössere Verschiebung, wie sie sich evtl. mit der Neueingliederung der rückkaufswürdigen

79) Meile, W., a. a. O., S. 329.

80) Ursprünglich waren es sogar 5 Kreisdirektionen (Lausanne, Basel, Zürich, St. Gallen, Luzern), die aber im Rahmen der Reorganisation von 1923 (Lex Haab) auf drei reduziert wurden (Lausanne, Luzern, Zürich). Die Generaldirektion hatte sogar die vollständige Zentralisation, d. h. die Aufhebung aller Kreisdirektionen verlangt.

Privatbahnlinien ergeben könnte, ist auch u. E. tunlichst zu vermeiden. Die durchschnittlichen Betriebslängen der Bundesbahnkreise I—III wiesen 1961 die folgenden Werte auf ⁸¹:

Kreis I	(Lausanne)	952 km
Kreis II	(Luzern)	960 km
Kreis III	(Zürich)	999 km

Für die Aufnahme der Lötschbergbahn (inkl. Linie Münster—Lengnau) und evtl. auch der mitbetriebenen Linien wird sich die Eingliederung in den Kreis I als naheliegend erweisen müssen. Dies nicht allein deshalb, weil sich die genannten Linien organisch in das schon bestehende Kreisnetz einfügen liessen, sondern weil dadurch auch das Verteilungsverhältnis nicht merklich gestört würde. Mit 952 Kilometern durchschnittlicher Betriebslänge hat der erste Betriebskreis den kleinsten Aufsichtsbereich aufzuweisen und steht mit 8 Kilometern noch unter demjenigen des Kreises Luzern, dem mit der Gotthardlinie Basel—Chiasso ohnehin das Primat an wirtschaftlicher Bedeutung zufällt ⁸². Nach der Aufnahme der BLS, aber ohne die angeschlossenen Bahnen, würde sich eine Länge von 1069 Kilometern, bei einer Mitverstaatlichung der BN, GBS und SEZ eine solche von rund 1200 Kilometern ergeben. Diese Lösung ist der Schaffung einer neuen, vierten Kreisdirektion, die vorderhand nur das 248 Kilometer messende Netz der BLS-Gruppe umfassen würde, vorzuziehen. Entweder würde das System der gleichmässigen Aufteilung preisgegeben oder aber es müsste eine Neueinteilung vorgenommen werden, was jedoch angesichts der langjährigen Einspielung nicht ohne grosse Schwierigkeiten vor sich gehen könnte.

Schliesslich gilt es noch, die Frage der Zusammenlegung oder Aufhebung von Betriebswerkstätten, Lokomotiv- und Materialdepots und ähnlichen Zentralen des Bahnbau- und Zugförderungsdienstes zu beurteilen. Diesem Punkt gebührt schon deswegen eine besondere Beachtung, weil die Ausgaben für den Unterhalt von Fahrzeugen allein rund 25 % der gesamten Betriebsaufwendungen ausmachen. Es ist richtig, dass das Ausmass der Rationalisierung dann eine besondere Höhe erreichen muss, wenn es gelingt, eine bisherige Staatsbahn- oder Privatbahnwerkstätte aufzuheben und ihre Arbeit und ihr Personal auf andere bisherige oder

81) Statistisches Jahrbuch der SBB 1961.

82) Schwabe, H. R., a. a. O., S. 125.

durch die Zusammenschmelzung neu zum Staatsbahnnetz gekommene Werkstätten zu verteilen. Es wird sich dabei nicht um die Zentralisierung des Werkstättendienstes als solchen, sondern um die Zusammenfassung gleicher Werkstättenarbeiten in den nach wie vor auf das ganze Netz verteilten Werkstätten und Depots handeln können. Erst aus diesem Bestreben heraus wird sich in der Folge die Stilllegung einiger ehemaliger, nun arbeitsloser Zentralen aufdrängen müssen. Diese Möglichkeiten erschöpfen sich aber, wie eingangs dieses Kapitels hervorgehoben wurde, in den vorhandenen gleichen oder ähnlichen Arbeits- und Betriebsbedingungen. Und nur von diesem Standpunkt aus kann auch die gestellte Frage beantwortet werden.

Der Unterhaltsdienst der BLS-Gruppe verteilt sich auf die nachstehenden Werkstätten und Depots wie folgt⁸³: Lokomotiven und Triebwagen in Spiez und Bern-Ausserholligen, Personen- und Güterwagen in Bönigen, Stationstraktoren und Dienstfahrzeuge ebenfalls in Bern-Ausserholligen. Mit der Verstaatlichung ergäben sich nach dem von Schwabe vorgenommenen Konstruktionsversuch eines Betriebs- und Linienplanes des erweiterten Bundesbahnnetzes⁸⁴ die Möglichkeit, die Lokomotivwerkstätte Spiez in eine gewöhnliche Depotwerkstätte umzuwandeln, die bisherige Depotwerkstätte Bern-Ausserholligen evtl. als Remise beizubehalten und die Wagenwerkstätte Bönigen gänzlich aufzuheben. Nun ist aber zu berücksichtigen, dass die BLS im Triebfahrzeugbau seit jeher eine fast eigenwillige wie aber auch erfolgreiche, von derjenigen der SBB stark abweichende Entwicklungs- und Beschaffungspolitik verfolgt hat. Trotz äusserer Ähnlichkeiten werden sich daher die Lokomotiven und Triebwagen der BLS nicht ohne weiteres in das Zentralisierungs- und Rationalisierungssystem der Bundesbahnen eingliedern lassen. Während die Aufhebung der Depotwerkstätte Bern-Ausserholligen wohl zu verantworten wäre, könnte auf die Hauptwerkstätte Spiez auch nach der Verstaatlichung nicht verzichtet werden. Zudem bleibt auch abzuklären, ob die bestehenden und zum Teil schon stark belasteten SBB-Lokomotivwerkstätten Bellinzona, Biel, Olten, Yverdon und Zürich in der Lage wären, den zusätzlich anfallenden Unterhalt der BLS-Triebfahrzeuge ohne grössere Schwierigkeiten zu übernehmen. Jedenfalls würde eine neue Zuteilung anfänglich zu einer Belastung führen und (vor allem der

83) Vgl. auch S. 38.

84) Schwabe, H. R., Tabelle III, S. 150.

Unterhalt der älteren Lokomotiven der BN, GBS und SEZ) den Rationalisierungsbestrebungen der SBB entgegenwirken.

Günstiger liegen die Verhältnisse bezüglich der Wagenwerkstätte Bönigen. Sowohl das Personen- als auch das Güterwagenmaterial ist mit demjenigen der SBB fast durchwegs identisch. Dies rührt — nebenbei bemerkt — u. a. auch daher, dass die Bundesbahnen von der BLS neu entwickelte und beschaffte Personenwagen auf Grund ihrer Bewährung praktisch unverändert nachgebildet haben. Nebst der technischen Einheitlichkeit wären überdies die in den letzten Jahren nach neuzeitlichen, betriebsrationalen Gesichtspunkten umgestalteten Wagenwerkstätten der SBB (vorwiegend Yverdon) kapazitätsmässig durchaus imstande, auch den BLS-Wagenpark zu übernehmen. Wenn hier trotzdem einige Bedenken angebracht werden könnten, so deshalb, weil sich mit der Aufhebung der Werkstätte Bönigen das Problem einer Weiterbeschäftigung der ansehnlichen Belegschaft sowie einer entsprechenden Verwendung der einen sehr hohen Investitionswert verkörpernden Einrichtungen stellen wird. Um einer siedlungs- und staatspolitisch unerwünschten Verpflanzung der Belegschaft und deren Familien aus dem Wege zu gehen, müsste die Ansiedlung einer neuen Industrie ins Auge gefasst werden. In Anbetracht und unter Wahrung der jetzigen spezifischen Berufszusammensetzung, wie sie der Eisenbahnunterhalt mit sich bringt, wird sich aber ein solcher Ersatz nicht so leicht erbringen lassen.

In diesem Zusammenhang muss nochmals die bestehende Betriebsgemeinschaft BLS/BN/GBS und SEZ sowie die Schifffahrt auf den beiden Seen zur Sprache gebracht werden. Eine solche Gemeinschaft fundiert ja im Gedanken der Betriebsrationalisierung und wird, wenigstens in bahntechnischen und betrieblichen Belangen, genau dieselbe Wirkung zeigen wie die Verschmelzung zu einer Einheitsunternehmung (Fusion). Lediglich verwaltungsmässig würden sich durch die Fusion noch weitere Einsparungen ermöglichen, weshalb der Vorschlag, die bisherige Lötschberg-Gruppe zu einer einzigen Unternehmung umzugestalten, eine gewisse Berechtigung erhält. Die Rechnung dieser Gesamtunternehmung würde aber durch die wenig günstigen Betriebsergebnisse der zum bisherigen BLS-Stammnetz hinzukommenden Strecken derart belastet, dass der Rückkaufswert nach der im Eisenbahngesetz aufgeführten Berechnungsart⁸⁵ negativ ausfallen und die Verstaatlichungsverhandlungen zusätzlich erschweren müsste.

85) Vgl. S. 117 f.

Andererseits wird die alleinige Verstaatlichung der Lötschberglinie ohne die angeschlossenen Bahnen diese ihrer Unterhaltswerkstätten berauben, es sei denn, man würde sich zu deren Beibehaltung entschliessen. Damit fällt aber das Argument der Betriebsrationalisierung zu einem grossen Teil dahin. Dasselbe muss auch für den Unterhaltungsdienst in den BLS-Werften am Thuner- und Brienzersee festgehalten werden, der sich entsprechend seiner speziellen Aufgabe und örtlichen Gebundenheit in keinem Falle rationeller gestalten lässt. Für den Schiffsbetrieb wird deshalb die Verstaatlichung betriebswirtschaftlich ohne Einfluss bleiben.

D. Verkehrskontrolle und Abrechnungsverhältnisse

„Wohl die bedeutsamsten Einsparungsbeträge aber resultieren aus dem teilweisen Wegfall der ökonomisch gänzlich unfruchtbaren und oft überorganisierten gegenseitigen Verkehrs- und Betriebsabrechnereien der einzelnen Bahnunternehmen, sowie aus dem Abbau der oft schwerfälligen sogenannten Kommerziellen Konferenz.“ Insofern glaubt Schwabe⁸⁶ einen Grund mehr gefunden zu haben, die Weiterführung der Rückkaufaktion zu empfehlen. Unter den am direkten und durchgehenden Verkehr beteiligten Privatbahnverwaltungen muss in der Tat ein Abrechnungs- und Kontrollsystem unterhalten werden, das sowohl für die Bundesbahnen als auch für die betreffenden Privatbahnen einen ansehnlichen Arbeitsaufwand erforderlich macht. Das Problem lässt sich am Beispiel eines Bahntransportes von La Chaux-de-Fonds nach Zermatt via Bern aufzeigen, indem die Transporteinnahmen auf vier Verwaltungen aufgerechnet werden müssen, nämlich auf die Bundesbahnen (Streckenanteile La Chaux-de-Fonds—Neuenburg und Bern—Thun), auf die BN (Strecke Neuenburg—Bern), die BLS (Thun—Brig) und auf die Visp-Zermatt-Bahn (Anteil Brig—Zermatt). Als Grundlage für die Ermittlung der Anteilszuerkennung dienen die Verkehrsnachweise der Abfertigungsstationen (im vorliegenden Beispiel der Bahnhof La Chaux-de-Fonds), die vorerst aber von der Verkehrskontrolle geprüft werden. Anschliessend wird dann die gegenseitige Verrechnung unter den am Transport beteiligten Bahnen vorgenommen; je nach der verwaltungsmässigen Zugehörigkeit der Abfertigungsstelle ergeben sich die Relationen Bundes-

⁸⁶) Schwabe, H. R., a. a. O., S. 92.

bahnen—Privatbahnen resp. Privatbahnen—Bundesbahnen und Privatbahnen—Privatbahnen. Im internationalen Verkehr hingegen vermitteln die Bundesbahnen die Abrechnungen und Saldierungen zentral für alle schweizerischen Bahnverwaltungen.

Obwohl der Vereinfachung der Arbeitsmethoden stets die grösste Beachtung geschenkt wird (vierteljährliche statt monatliche Rechnungsstellung, Einführung vereinfachter Abfertigungs- und Verrechnungssysteme, maschinelle Buchung usw.), ist ein besonderer, mit diesen Arbeiten beauftragter Stab von Beamten und Angestellten unumgänglich, wie zudem auch das Stationspersonal während seiner Dienstzeit zusätzlich mit der Durchführung solcher Arbeiten belastet wird. Aus diesen Erkenntnissen heraus haben einige vor allem kleinere Verwaltungen ihre Kontroll- und Abrechnungsarbeiten gegen Entrichtung einer Entschädigung den Bundesbahnen übertragen. Eine solche Zentralisation ermöglicht natürlich eine weitgehende rationellere Verarbeitung, die aber noch vermehrt zur Geltung gebracht werden könnte, wenn sämtliche Verrechnungsarbeiten aller Schweizerbahnen über eine Zentralstelle geleitet würden. Der Arbeitsanfall an und für sich dagegen bliebe bestehen. Deshalb ist unumwunden einzugestehen, dass in diesem Falle tatsächlich nur die Verstaatlichung eine befriedigende Entlastung zu erbringen vermöchte: Die gegenseitigen Verrechnungen mit und unter den Privatbahnverwaltungen könnten gänzlich wegfallen und anstelle der bisherigen zeitraubenden und kostspieligen Kontrollarbeiten würde eine einfache Prüfung des nunmehr nur noch internen Verkehrs treten. Für den internationalen Ausgleich sowie auch für die Ausscheidung zwischen den Bundesbahnen und den verbliebenen Privatbahnen müsste allerdings eine zentrale Verrechnungs- und Kontrollstelle beibehalten werden. Immerhin umfasst die Liste der „rückkaufswürdigen“ Bahnen die volkswirtschaftlich bedeutendsten und daher mit den SBB verkehrlich auch in engstem Kontakt stehenden privaten Gesellschaften.

Die Berner Alpenbahn-Gesellschaft BLS als grösstes und praktisch einziges auch am internationalen Verkehr massgeblich beteiligtes schweizerisches Privatbahnunternehmen hat bei den derzeitigen Abrechnungsverhältnissen natürlich fast zwangsläufig mit einem grossen Arbeitsanfall zu rechnen. Sämtliche Kontroll- und Abrechnungsvorgänge werden in eigener Verwaltung von einer Unterabteilung des Kommerziellen Dienstes besorgt. Im Rahmen der betrieblichen Zusammenarbeit mit der BN, GBS und SEZ werden auch die entsprechenden Vorfälle dieser Bahnen

miteinbezogen. Da aber jede dieser Unternehmungen eine rechtlich selbstständige Aktiengesellschaft mit eigenen Organen und eigener Rechnungsablage darstellt, kann auch innerhalb der Betriebsgemeinschaft auf die Ausscheidung nicht verzichtet werden. Erst die Zusammenfassung aller zur Lötschberg-Gruppe gehörenden Betriebe in eine Einheitsunternehmung, wie es auch der ehemalige BLS-Direktor Grimm zu sehen wünscht, vermöchte hier Abhilfe zu schaffen. Das blosse Eingehen eines Gemeinschaftsbetriebes hat mit der einzigen Ausnahme, dass die Verrechnungen nun zusammengefasst an zentraler Stelle erfolgen können, auf diese selbst keinen Einfluss.

Als ein weiterer Faktor der Betriebskostensenkung wird auch der Wegfall der sogenannten Mitbenützungsgebühren angeführt. Inwieweit sich die Auswirkungen bemerkbar machen werden, ist selbstverständlich eine Frage der bisherigen gemeinschaftlichen Benützung von Bahnhöfen, Stationen und Bahnstrecken. Da fernerhin die Frage von der neuen Gesamtunternehmung (Bundesbahnen und die neu zurückgekauften Privatbahnen) aus betrachtet werden muss, wird eine Einsparung erst dann möglich sein, wenn sich für die ehemalige Besitzerunternehmung aus dem Fortfall des Gemeinschaftsverhältnisses Rationalisierungen ergeben, deren Ertrag sich grösser ausnimmt wie der Ausfall der bisher bezahlten Mitbenützungsvergütungen. Das Rechtsverhältnis ist im neuen Eisenbahngesetz in den Artikeln 33 und 34 geregelt, wobei die zu bezahlenden Gebühren höchstens die der Eigentümerunternehmung aus der Mitbenützung entstehenden höheren Betriebs- und Unterhaltskosten sowie die Mehrausgaben für die Verzinsung und Abschreibung des Kapitals betragen dürfen. Diese Bestimmungen finden aber insoweit keine Anwendung, als zwischen den Beteiligten abweichende Vereinbarungen über die Vergütung bestehen (Art. 34⁴).

Die Mitbetriebsverhältnisse zwischen der Lötschbergbahn und den Bundesbahnen stellten sich im Jahre 1960 wie folgt ⁸⁷:

Bahnhof Thun	573 m
Bahnhof Brig	303 m
Bahnhöfe Münster und Lengnau	745 m
Total im Gemeinschaftsdienst betriebene Geleisemeter	1621 m

87) BLS Verkehrsstatistik 1960 S. 4.

88) BLS Verkehrsstatistik 1960 S. 34.

Für den gesamten Gemeinschaftsdienst musste 1960 von der BLS ein Betrag von Fr. 1 609 353 aufgebracht werden, dem kein entsprechender Ertragsposten gegenübersteht. Nach einer Verstaatlichung würden die Bundesbahnen diesen Anteil an den Betriebs- und Kapitalverzinskosten selbst zu tragen haben, es sei denn, es trete nun eben der Fall ein, dass sich betriebliche Einsparungen in mindestens derselben Höhe erreichen liessen. Ohne indessen darüber konkrete Untersuchungen anzustellen, mutet es zum vornherein geradezu unwahrscheinlich an, dass bei gleichem Verkehr der jetzige Gemeinschaftsdienst gegenüber dem Betrieb durch eine einzige Unternehmung rund 1,6 Mill. Franken Mehrkosten verursachen soll. Wir glauben daher kaum an die Möglichkeit, durch Aufhebung der Mitbetriebsverhältnisse und durch den Wegfall der Mitbenützungsgebühren eine Betriebskostensenkung herbeiführen zu können.

E. Personal- und Lohnprobleme

Die Rationalisierungsmassnahmen, wie sie sich im Falle eines Rückkaufes verwirklichen lassen, werden natürlich nicht ohne Einfluss auf die Personalverhältnisse bleiben können. Es ist allerdings nicht leicht, ohne Durchführung von Spezialuntersuchungen in den betreffenden Betrieben die Auswirkungen der Verstaatlichungen zu beurteilen. Wir können deshalb an dieser Stelle nur eher allgemeine Anhaltspunkte wiedergeben, die wir zudem auf die zwei Hauptfragen der Personaldotierung und der Entlohnung beschränken wollen.

Dass die Verstaatlichung vorerst einen Einfluss auf den Personalumfang haben wird, geht schon aus der Tatsache hervor, dass man gerade einen ihrer Vorteile darin erblickt, die administrative Verwaltung der bisherigen Privatbahnen zu eliminieren und deren Aufgaben den zuständigen Stellen der Bundesbahnen zu übertragen. Beim Rückkauf kleinerer Privatbahnen wird dies möglich sein, ohne dass die SBB eine Vermehrung ihres Verwaltungspersonals vorzunehmen hätten. Eine Weiterverwendung des Privatbahnpersonals bestünde nicht und die Angestellten hätten mit einer Entlassung zu rechnen. Für die Lötschberggruppe hingegen, die 1960 bei einem bereits durchrationalisierten Verwaltungsapparat immerhin 167, zeitweilig sogar 177 Personen administrativ beschäftigte⁸⁸, wird die Funktionsübertragung nur unter gleichzeitigem

Personalausbau bei den betreffenden Bundesbahn-Stellen möglich sein. Wir wollen aber nicht übersehen, dass mit dem Rückkauf zur Vermeidung verwaltungstechnischer Doppelspurigkeiten gleichzeitig ein Abbau der bisherigen Verwaltungsaufgaben einherzugehen hat. Nehmen wir an, dass die Bundesbahnen für die Erledigung der nach dem Abbau noch anfallenden Mehrarbeit rund ein Drittel des BLS-Personals mitübernehmen müsste, so verblieben dennoch 50 bis 60 Personen, die sich ihres Postens enthoben sehen würden. Höchst wahrscheinlich wird sich diese Zahl noch grösser ausnehmen, wenn man bedenkt, dass mit dem Wegfall der gegenseitigen Ausscheidung der Verkehrsanteile auch bei den Bundesbahnen eine Entlastung eintreten wird und dass das hiervon frei gewordene SBB-Personal anstelle des zusätzlichen ehemaligen BLS-Personals die Mehrarbeit übernehmen könnte ⁸⁹.

Für das Betriebspersonal jedoch dürfte kaum eine Bestandesänderung zu erwarten sein. Ganz offensichtlich gilt dies für die Dienste der Zugförderung und Zugbegleitung, der Bahnbewachung sowie für den Stationsdienst. Alle in diesen Diensten beschäftigten Personen werden automatisch in die entsprechenden Stellen der Bundesbahnen eingegliedert werden. Für die im Unterhaltsdienst Beschäftigten dagegen wird es entscheidend sein, ob mit der Verstaatlichung gleichzeitig auch eine Zusammenlegung der Betriebswerkstätten und Depots erfolgt. Es ist aber festzuhalten, dass eine solche Zentralisierung nicht unbedingt gleichbedeutend mit einer Personaleinsparung zu sein braucht ⁹⁰. So ist durchaus denkbar, dass die Belegschaft in der neugebildeten Zentralwerkstätte in einem gleichen Tätigkeitsgebiet weiter beschäftigt werden kann. Hinzu kommt noch der Umstand, dass die Privatbahnen, gemessen an der Zahl der ständigen Belegschaft, verhältnismässig mehr Hilfspersonal oder Personal in sehr losem Anstellungsverhältnis beschäftigen wie die Bundesbahnen, was bei allfälligen Entlassungen einen gewissen Schutz für die ständigen, festangestellten Mitarbeiter bedeutet. Die ganze Beschäftigungsfrage wird natürlich stets von der jeweiligen Lage des Arbeitsmarktes aus zu beurteilen sein. Unter den derzeitigen Arbeitsmarktbedingungen der Hochkonjunktur dürfte die Entlassung ungelernter, nichtständiger Arbeiter auch in sozialer Hinsicht zu verantworten sein, sofern — und dies sei

89) Anders lägen die Verhältnisse bei der Schaffung einer IV. Kreisdirektion, die gewissermassen anstelle der bisherigen BLS-Verwaltungsstellen treten würde. Allerdings bliebe der Abbau bestimmter Dienste bestehen (z. B. Publizitätsdienst).

90) Mit der Zusammenlegung wächst auch der Arbeitsanfall.

ausdrücklich betont — mit der Verstaatlichung ein wirklicher betriebswirtschaftlicher Vorteil erwachsen kann. Die Entlassung von langjährigem und aufeinander abgestimmtem bisherigem Privatbahnpersonal müsste dagegen, selbst wenn dies betriebswirtschaftlich als wünschenswert erachtet werden könnte, etwas unbefriedigende Aspekte ergeben. Dies um so mehr, als der Anstellungspolitik des Bundes eine besondere Rolle zukommt.

Zur Frage der Entlohnung ist folgendes zu sagen: Mit dem Übergang einer Privatbahn an den Bund wird automatisch auch eine Anpassung der Lohnverhältnisse an diejenigen der Bundesbahnen erfolgen müssen. Mit wenigen Ausnahmen kann festgestellt werden, dass das Bundesbahnpersonal in der Regel höher entlohnt wird wie dasjenige der Privatbahnverwaltungen. Insofern dürfte die Verstaatlichung beim Personal wie bei dessen Verbänden auf keinen Widerstand stossen, bedeutet doch der Rückkauf gleichzeitig eine Verbesserung der bisherigen Anstellungsverhältnisse. Auf der andern Seite ergeben sich aber deswegen erhebliche Mehrkosten, die, würden sie bei der Berechnung des Ertragswertes mitberücksichtigt, den Rückkaufswert noch mehr belasten müssten. Es stellt sich die gleiche Frage wie bei der Tarifanpassung, wer letzten Endes die Ausgleichskosten zu tragen hat. Bei der Anrechnung auf den Rückkaufspreis wären es die Privatbahnen, die die Finanzierung zu übernehmen hätten, was aber bei den nicht eben günstigen Erträgen oder sogar Verlusten reichlich problematisch werden dürfte.

Bei einigen wenigen Privatbahnen jedoch, so im besonderen auch bei der Lötschbergbahn, wird das Personal bestimmter Dienststellen zu einem über dem SBB-Tarif liegenden Satz entlohnt, während andere Stellen wiederum tiefer eingeordnet sind. Die nachstehende Tabelle gibt eine Gegenüberstellung der bei der BLS resp. den SBB festgelegten Minimal- und Maximallöhne inkl. Teuerungs- und evtl. Sonderzulagen für verheiratete Bahnbedienstete wieder (Stand April 1962)⁹¹.

Die Vergleiche hinken allerdings insoweit etwas, als das einer Dienststelle zufallende Arbeitsgebiet verschieden sein kann. Dies mag vor allem im Verwaltungs- und Depotdienst zutreffen. Ferner ist auch die Rolle der Personalversicherungen nicht zu übersehen. Wie die meisten grösseren Privatbahnverwaltungen verfügt die BLS über eine eigene Pensions- und

91) Zusammengestellt aus den Angaben der gemeinsamen Lohnstatistik VST/SEV/VSS über die Löhne des Personals der Schweizerischen Privatbahnen, Nahverkehrsmittel, Seilbahnen und Schiffsverkehrsunternehmen.

Hilfskasse; indessen gehen die Bundesbahnen hinsichtlich des Einbezuges von nichtständigem Personal in die Versicherungen etwas weiter.

Dienststelle	BLS/BN/GBS/SEZ		SBB		Differenz BLS—SBB	
	Min.	Max.	Min.	Max.	Min.	Max.
Verwaltungsbeamter						
I. Klasse	10 192	15 506	9 810	14 350	+ 382	+ 1 156
Bahnhofsvorstand	11 844	20 143	15 890	20 950	— 4 046	— 807
Lokomotivführer						
I. Klasse	10 864	15 506	11 090	16 090	— 226	— 584
Zugführer	9 475	13 552	9 350	13 190	— 125	+ 362
Kondukteur I. Klasse	9 315	11 967	9 140	12 610	+ 175	— 643
Bahnmeister						
Stellvertreter	9 855	13 188	9 580	13 770	+ 275	— 582
Depot-Vorarbeiter	9 315	16 240	8 340	11 450	+ 975	+ 4 790
Spezialhandwerker	8 985	11 967	8 520	11 450	+ 465	+ 517
Ungelernter Arbeiter	7 785	9 530	7 800	9 000	— 15	+ 530

Ohne jedoch die Frage der Ausgleichskosten zu diskutieren⁹², stehen wir doch vor dem heiklen Problem der Lohnsenkung für die bisher höher entlöhnten BLS-Angestellten und -Arbeiter. In diesem Punkte werden selbstverständlich die Gewerkschaften, vorab der Schweizerische Eisenbahnverband (SEV) ein Wort mitzureden haben. Aus sozialen wie auch aus arbeitsmoralischen Gründen würde wie seinerzeit auch bei der Verstaatlichung der Gotthardbahn eine unterschiedliche Behandlung des Bundesbahnpersonals nicht zu umgehen sein, indem in den speziellen Fällen die BLS-Lohnklassierungen als sogenannte wohlerworbene Rechte beibehalten werden müssten. Erst im Laufe der Jahre wird durch Übergehen bei Lohnerhöhungen oder bei der Ausrichtung von Teuerungszulagen resp. mit der Neubesetzung dieser Stellen zum Normaltarif eine Anpassung möglich sein.

V. Finanzielle Aspekte der Verstaatlichung

Die Finanzprobleme der Verstaatlichung stellen sich in zweifacher Hinsicht: einmal als Ursache, das andere Mal als Folge des Rückkaufes. Wie aus früheren Ausführungen hervorgeht, bilden die finanziellen Nöte der Privatbahnen das ausschlaggebende Moment für die Verstaatlichungs-

⁹² Es kann angenommen werden, dass sich die durch Lohnunterschiede bedingten Mehr- und Minderkosten ungefähr die Waage halten.

begehren. Andererseits ist unverkennbar, dass der Rückkauf an die Bundesfinanzen hohe Anforderungen stellen wird und deshalb eine gewisse Sorge um den eidgenössischen Finanzhaushalt erwecken muss. In diesem Zusammenhange wird deshalb auch der Rückkaufsfinanzierung und deren Technik ein besonderes Augenmerk zu widmen sein.

Allgemein sind sich die Fachleute darin einig, dass die Verstaatlichung nur dann einen Sinn haben kann, wenn sich eine Verbesserung der ökonomischen Lage der zurückgekauften Privatbahnen erreichen lässt. Oder mit andern Worten, die hohen Rückkaufskosten lassen sich nur dann rechtfertigen, wenn sie sich auf lange Sicht in irgendeiner Form wieder bezahlt machen. Wenn es sich dagegen nur darum handelt, die bisherigen kantonalen Lasten mit hohem Kostenaufwand (Rückkaufspreis) auf den Bund abzuwälzen, so kann dies nur eine reine Symptombekämpfung, niemals aber eine echte Therapie, die das Übel an der Wurzel zu vernichten versucht, bedeuten. Hierzu schreibt Iklé, der als damaliger Direktor der Eidgen. Finanzverwaltung gebeten wurde, von seiner Warte aus zur Verstaatlichungsfrage Stellung zu nehmen: „So wenig man einen Blinden der Obhut eines Lahmen anvertrauen sollte, kann man das schweizerische Verkehrsproblem dadurch lösen, dass man die defizitären Privatbahnen einer defizitären Bundesbahn anhängt, in der Meinung, der Bund werde die Zeche dann schon bezahlen. Die Verkehrssanierung kann deshalb nicht mit der Verstaatlichung beginnen, sondern muss zunächst das Rentabilitätsproblem zu lösen versuchen“⁹³. Wenn auch Iklé auf die schlechten und heute nicht mehr zutreffenden Finanzergebnisse der Bundesbahnen anfangs der 50er Jahre abstellt, so bleibt der Umstand dennoch bestehen, dass die Verstaatlichung bei einer blossen Übernahme ohne vorgängige oder zumindest gleichzeitige Neugestaltung der derzeitigen verkehrspolitischen Verhältnisse einer nutzlosen Geldverschwendung gleichkommen müsste.

Wohl stimmt, dass den Eisenbahnkantonen und damit auch deren Steuerzahlern unter Umständen recht spürbare Entlastungen zuteil werden können; gesamtwirtschaftlich gesehen wird sich dagegen nichts oder nur wenig ändern⁹⁴. Natürlich wird die Rechnung gesamtwirtschaftlich

93) Iklé, Max, Die finanziellen Aspekte der Übernahme weiterer Privatbahnen durch den Bund. Archiv f. Verkehr, 1951, S. 27.

94) Einige „echte“ Einsparungen auf dem Wege der Betriebsrationalisierung sind zwar möglich, doch zeigen die früheren diesbezüglichen Überlegungen, dass auch hier der Bogen nicht zu weit gespannt werden darf.

immer aufgehen müssen, ob nun die Privatbahnen selbsttragend sind (z. B. durch hohe Taxen), vom Bunde subventioniert oder von den Bundesbahnen übernommen und finanziell getragen werden. Man bezahlt natürlich letzten Endes so oder so, sei es auf dem Wege der Taxen oder der Steuern. Dabei ist aber der erste Weg offensichtlich der natürlichere und stellt auch politisch eine einwandfreiere und sauberere Lösung dar. Einzelne Privatbahnen sind allerdings an der oberen Grenze der Tarifhöhe angelangt, und zweifellos müsste eine unnachsichtige Taxerhöhung bis zur Gewährleistung der Eigenwirtschaftlichkeit anderweitig ernsthafte volkswirtschaftliche Störungen und Schäden hervorrufen. Der Hebel muss vielmehr so angesetzt werden, dass die Arbeitsbedingungen und Konkurrenzverhältnisse des öffentlichen Verkehrs schlechthin und unserer Bahnen im speziellen derart gestaltet werden, dass zumindest das Verkehrswesen als Ganzes zur Selbsttragung gebracht werden kann⁹⁵. Zu diesen Massnahmen gehören die bekannten Forderungen der Verkehrs-koordination und des Tarifausgleichs im früher genannten Sinne. Fehlen diese Voraussetzungen, so wird auch die Verstaatlichung wohl vielleicht im einzelnen, nicht aber gesamthaft die notwendige Sanierung ergeben können.

Wir wollen diese Anmerkungen aber keinesfalls als Beweis für den Unnutzen der Verstaatlichung verstehen. Deren Vorteile volkswirtschaftlicher und betriebswirtschaftlicher Art sind in den vorgängigen Kapiteln allgemein und am Beispiel der Lötschbergbahn im besonderen genügend hervorgehoben worden. Die Verbesserung der Rentabilitätsverhältnisse lässt aber das Rückkaufproblem in einem etwas andern Lichte erscheinen. Erstens wäre einmal mit dem Rückzug einiger Verstaatlichungsbegehren zu rechnen, zweitens würden auch die Rückkaufsverhandlungen betreffend der Berechnung des Übernahme-preises dahin eine Vereinfachung und Beschleunigung erfahren können, als mit dem Tarifausgleich die Taxdifferenz zwischen Privatbahnen und Bundesbahnen herabgesetzt oder bestenfalls sogar verschwinden würde. Auch würde sich für das Problem der negativen Rückkaufswerte im Falle von bisherigen Reinverlusten eine annehmbare Lösung anbahnen⁹⁶. Die Schaffung der genannten Voraus-

95) Es wird selbstverständlich niemals möglich sein, jedes Verkehrsmittel für sich allein selbsttragend gestalten zu können. Vgl. hierzu auch Meyer, H. R., „Subventioniertes oder selbsttragendes Verkehrswesen“, Sonderabdruck aus Schweizer Monatshefte, Heft 7 1950, S. 12.

96) Vgl. unsere Ausführungen betreffend Tarifangleichung S. 94 f.

setzungen steht somit nicht in Konkurrenz zur Verstaatlichung, sondern wird diese — sollte sie sich weiterhin noch als vorteilhaft erweisen — nur erleichtern. Unter solchen Aspekten wären nun auch die hohen Beträge, die der Bund für die Rückkaufsfinanzierung aufzubringen hätte, zu verantworten.

Das Zentralproblem der finanziellen Seite bildet natürlich die Bemessung des Übernahmepreises. Von dessen Höhe und von der ökonomisch und finanzpolitisch gerechten Ablösung der finanziellen Verantwortlichkeiten wird es letztlich abhängen müssen, ob sich der Rückkauf als annehmbar und unter Umständen überhaupt auch als realisierbar erweist. Wie Iklé mit Recht ausführt⁹⁷, sind beidseitige übertriebene Forderungen und falsche Hoffnungen verfehlt. Die Verstaatlichung darf weder zu einer Benachteiligung der Bundesbahnen oder zu einem Raubzug auf die Bundeskasse führen, noch sind die berechtigten Begehren der Privatbahnen beziehungsweise der Privatbahnkantone zu übersehen. Vor allem wird man aber die Lehren aus der Verstaatlichungsaktion der fünf ehemaligen grossen Privatbahnen, die ganz eindeutig zu hoch bewertet und entschädigt worden sind⁹⁸, nicht vergessen dürfen. So schreibt Iklé weiter: „Ein derartiger Überpreis wird ein zweites Mal nicht zur Auszahlung gelangen dürfen. Die Aktionäre werden sich vielmehr mit der Tatsache abzufinden haben, dass der Bund nicht gewillt sein wird, für Papiere, die zum Teil seit Jahren und Jahrzehnten keinen Ertrag mehr abgeworfen haben, mehr als einen pro memoria-Wert zu bezahlen. Denn es wird nie vergessen werden dürfen, dass der Bund nicht von sich aus den Rückkauf weiterer Privatbahnen verlangen wird (im Unterschied zur ersten Rückkaufsaktion, d. V.), sondern dass sie ihm, weil privatwirtschaftlich nicht mehr interessant, zum Kaufe angeboten werden.“

Prinzipiell wird natürlich die Entschädigung in irgendeiner Beziehung zum Wert der zurückzukaufenden Privatbahn stehen müssen. Dieser Wert wird einmal bestimmt durch den Geschäftserfolg resp. die für den neuen Unternehmer zu erwartenden Erfolgsaussichten und andererseits durch die in der Bilanz ausgewiesenen und bei der Übernahme noch vorhandenen Vermögensteile (Aktiven). Vor allem die Berücksichtigung des Geschäftserfolges ist nun aber in der Praxis nicht so leicht durchzuführen, zumal auch die Wissenschaft verschiedene derartige Wertermittlungsmethoden kennt. In Anlehnung an die früher gemachten schlechten Er-

97) Iklé, Max, a. a. O., S. 29 f.

98) Vgl. S. 11.

fahrungen sah sich deshalb der Gesetzgeber veranlasst, eine in allen Fällen verbindliche und einheitliche Anwendung des Begriffes „kommerzieller Wert“ festzulegen⁹⁹. Danach bemisst sich dieser auf Grund des für den Erwerber zu erwartenden Ertragswertes unter Miteinbeziehung aller Vor- und Nachteile, die sich für den Käufer ergeben. Der Ertragswert seinerseits ermittelt sich aus dem 25fachen (Kapitalisierungsfaktor = 4 %) Unterschied zwischen den zu erwartenden jährlichen Betriebserträgen und den Betriebsaufwendungen einschliesslich der gesetzlich vorgeschriebenen Abschreibungen auf dem Anlagevermögen (= Reinertrag), wobei aber der Bestand der vorgeschriebenen Abschreibungen nur insoweit abzuziehen ist, als die darin ausgedrückte Entwertung der Anlagen nicht durch Neuinvestitionen ausgeglichen wurde.

Der Übernahmepreis stellt nun eine „angemessene“ Entschädigung auf Grund des errechneten kommerziellen Wertes dar. Dabei ist der vorhin erwähnte Bilanzwert der Anlagen als Bestand der Erststellungs- und Anschaffungskosten (Baurechnung) abzüglich des Abschreibungsbestandes in entsprechendem Masse mit in Rechnung zu stellen¹⁰⁰. Jedenfalls soll der Erwerbspreis den Bilanzwert nicht übersteigen, was den Käufer vor einer Mitübernahme von Nonvaleurs schützt. Eine Überzahlung wird aber auch dahin ausgeschlossen, als die Abschreibungen bei allen Bahnunternehmungen nach denselben verbindlichen Vorschriften des Rechnungswesens (EG, neunter Abschnitt, Art. 63—74) und unter Aufsicht und Genehmigung von Kontrollorganen vorzunehmen sind. Zurückgestellte Abschreibungen würden deshalb beim Rückkauf zwangsläufig entsprechend berücksichtigt werden.

U. E. stellen diese neuen Bestimmungen vorwiegend einen Schutz für den Erwerber, d. h. für den Bund beziehungsweise die Bundesbahnen dar. Festzuhalten ist jedenfalls, dass die Verhandlungsposition des Bundes erheblich stärker ist als diejenige der Privatbahnen. Und trotz der relativ

99) Angesichts der Vielzahl der Veröffentlichungen über die Berechnungsart des Rückkaufspreises beschränken wir uns darauf, die derzeitigen im neuen Eisenbahngesetz erlassenen Bestimmungen wiederzugeben. Für ausführlichere Beschreibungen verweisen wir auf: Botschaft zum Entwurf des neuen EG, a. a. O., S. 57 ff. Iklé, Max, a. a. O., S. 131 ff. Schwabe, H. R., a. a. O., S. 29 ff.

100) Dieser Bilanzwert entspricht allerdings nicht unbedingt dem in der Geschäftsbilanz ausgewiesenen Anlagevermögen. In der Regel dürfte die Summe dieser erworbenen Aktiven und Passiven kleiner sein, was daher rührt, dass nicht alle Posten in die Übernahmebilanz aufgenommen werden, wie z. B. mit der Verstaatlichung entbehrlich und überflüssig gewordene Mobilien und Immobilien, Ersatzstücke, finanzielle Beteiligungen usw.

engen gesetzlichen Umschreibung des Rückkaufspreises wird über dessen endgültige Höhe immer noch in den gegenseitigen Verhandlungen entschieden werden müssen. Sehr offen muss deshalb auch die Frage nach dem Erwerbspreis einer evtl. zurückzukaufenden Bahn wie der Lötschbergbahn bleiben, solange noch nicht einmal über Umfang und Zeitpunkt der Verstaatlichung Beschluss gefasst wurde. Erschwerend wirkt sich vor allem die Errechnung des Ertragswertes auf Grund zukünftiger Erträge aus ¹⁰¹, und dies um so mehr, als nebst der ungewissen zukünftigen Verkehrsentwicklung auch die Tarifrfrage noch einer Lösung harrt. So konnten im Falle der BLS bis heute weder in den bisherigen Gesprächen zwischen den Vertretern der beteiligten Parteien (BLS, Kt. Bern, SBB und Bund) noch in den massgeblichen Stellen des Bundes die folgenden Punkte bereinigt und klargestellt werden:

- Wird die Verstaatlichung nur den BLS-Bahnbetrieb oder auch den Schiffsbetrieb, d. h. die Gesamtunternehmung umfassen?
- Wie stellt sich die Verstaatlichung betreffend der Betriebsgemeinschaft mit der BN/GBS und SEZ?
- Welches wird die zukünftige Tarifpolitik des Bundes (Bundesbahnen) sein, resp. wie sieht der Bund das Problem der Tarifangleichung auf lange Sicht?
- Inwieweit ist der Bund in der Lage, ohne Gefahr und mit Rücksicht auf die für die nächsten Jahre geplante Wirtschaftspolitik (Währungs- und Kreditpolitik) eine derartige Verschuldung auf sich zu nehmen?

Während die ersten drei Punkte zwar noch keineswegs geklärt, in den vorgängigen Kapiteln aber der Standpunkt der einzelnen Interessengruppen sowie zum Teil auch unsere persönliche Meinung bereits zur Sprache gekommen ist, bleibt uns noch die Finanzierungsfrage zu behandeln. Es ist dies mit andern Worten das Problem, wie sich der Bund resp. die Bundesbahnen die notwendigen Gelder für die endgültig festgelegte Rückkaufssumme beschaffen. Hier ist nun zu unterscheiden zwischen der rein finanztechnischen Erledigung und den wirtschaftspolitischen Aspekten des Geschäftes. Ob dabei der Bund oder die Bundesbahnen als Käufer auftreten, ist mehr oder weniger irrelevant und wird deshalb lediglich vom Standpunkt der Zweckdienlichkeit zu beurteilen sein. Rein finanztechnisch dürften sich wohl kaum Schwierigkeiten er-

¹⁰¹) In früheren Arbeiten wurden stets die durchschnittlichen Reinerträge der vorangegangenen 10 Jahre kapitalisiert, was aber nach dem neuen Eisenbahngesetz ausgeschlossen ist.

geben, indem nicht anzunehmen ist, dass die Entschädigungssumme in Form von barem Geld zur Auszahlung gelangen wird. Vielmehr ist zu erwarten, dass an die bisherigen Besitzer von BLS-Papieren in entsprechendem Betrage Bundes- oder Bundesbahnobligationen abgegeben werden. Da sich nun der Bund bereits anlässlich der Sanierungsaktion von 1921/22 bereit erklärt hatte, einen grösseren Posten von BLS-Aktien und Obligationen zu übernehmen¹⁰², so wird es auch im vorliegenden Falle zweckmässiger und angebracht erscheinen, wiederum den Bund und nicht die Bundesbahnen zu bemühen. Während die auswärts liegenden BLS-Obligationen somit durch solche der Eidgenossenschaft abgelöst werden können, wird sich der Bund eventuell gezwungen sehen, für die Deckung der sich in eigenem Portefeuille befindlichen Titel eine neue zusätzliche auf ihn lautende Anleihe aufzunehmen¹⁰³.

In diesem Falle bedeutet der Rückkauf für den Bund das Eingehen einer Schuld, d. h. er tritt am Kapitalmarkt als Geldnachfrager auf. Dies ist weiter nicht besonders erheblich, erfreuen sich doch die zahlreichen eidgenössischen Anleihensemissionen ihrer Sicherheit wegen eines guten Zuspruchs, wennwohl der Börsenkurs vorwiegend als Folge des relativ niedrigen Zinssatzes kaum über pari und vereinzelt auch darunter einspielt. Iklé glaubt sogar, dass die genannte Umtauschaktion durchaus dem Interesse der bisherigen Geldgeber entsprechen werde und ihnen sicherheitsmässig nur Vorteile zu bringen vermöchte¹⁰⁴.

Es ist aber eine andere Frage, ob nicht die erneute Verschuldung die Grenzen der festgelegten und erforderlichen Finanzpolitik zu sprengen und währungspolitischen Operationen der Notenbank entgegenzuwirken droht. Man hat freilich bei diesen Überlegungen nicht allein die Verstaatlichung einer bestimmten Privatbahn ins Auge zu fassen, sondern den gesamten Umfang der finanziellen Verpflichtungen des Bundes zu beachten. Einmal ist es durchaus möglich, dass bereits für andere Zwecke eine Anleihe vorgesehen ist; ferner kann die These nicht bestritten werden, dass die Verstaatlichung nur einer Bahn in kurzer Zeit die Begehren aller übrigen Privatbahnen wieder erweckt. Die Furcht vor einer solchen Kettenreaktion darf aber trotzdem niemals als Grund dafür dienen, in

102) Vgl. S. 59.

103) Dies hängt in erster Linie von seiner Liquidität ab, indem mit dem Rückkauf anstelle von Wertschriften als relativ flüssige Mittel die festen Aktiven (Bahnanlagen) vergrössert werden. Zudem tritt ein Zinsverlust ein.

104) Iklé, Max, a. a. O., S. 33.

Sachen Rückkauf die Hände in den Schoß zu legen mit dem Hinweis, die Aktion sei für den Bund ohnehin untragbar. Wir sind der festen Überzeugung, dass auch eine Verstaatlichung grösseren Umfangs (mit dem Hilfeleistungsgesetz im neuen Eisenbahngesetz wird beabsichtigt, diesen Umfang möglichst einzuschränken; eine revidierte Tarifpolitik vermöchte dies aber auf natürlichem Wege und in noch weitgehendem Masse zu tun) bei geschickter zeitlicher Staffelung, wie sie in concreto beispielsweise Grimm vorgeschlagen hat¹⁰⁵, mit gutem Gewissen dem Bunde aufgetragen werden kann. Selbstverständlich unterstreichen wir auch die Forderung Iklés, den Rückkauf nicht ohne Blick auf die jeweilige Finanzlage des Bundes zu beschliessen¹⁰⁶.

105) Vgl. S. 56 f.

106) Iklé ist prinzipieller Befürworter der Verstaatlichung, macht diese jedoch von der Bundesfinanzlage, die er in den Vordergrund stellt, abhängig.

Dritter Teil

Zusammenfassung und Schlussbetrachtungen

Im Sommer 1963 feierte die Lötschbergbahn ihr fünfzigjähriges Bestehen. Ein halbes Jahrhundert lang hat dieses private Unternehmen seinen Dienst in vorbildlicher Weise und zur Zufriedenheit aller seiner Kunden erfüllt sowie der gesamten schweizerischen Volkswirtschaft grosse Dienste erwiesen. Die ehemals noch stark umstrittene Alpenbahnverbindung über den Lötschberg hat während dieser Zeit ihre Nützlichkeit, ja sogar ihre Notwendigkeit mehrfach unter Beweis gestellt. Die Lötschbergbahn stellt je länger je mehr nicht nur einen integrierenden Bestandteil des schweizerischen Eisenbahnnetzes dar, sondern bildet zusammen mit der Gotthard- und Simplonbahn die tragenden Linien des europäischen Nord-Süd-Verkehrs.

Diese Stellung kann indessen nicht allein der verkehrsgeographisch bevorzugten Lage der Schweiz gutgeschrieben werden; ihre Beibehaltung bedarf dauernd grosser Anstrengungen, seien sie nun verkehrspolitischer oder rein finanzieller Art. Im Zuge der wirtschaftlichen Zusammenschlüsse und in Anbetracht der Spaltung Europas in zwei Wirtschaftsblöcke besteht die unverkennbare Tendenz, die Schweiz zu umfahren. Aber auch im innerschweizerischen Verkehr werden sich unsere Bahnen anzustrengen haben, ihre bisherige Stellung weiterhin zu behaupten. Um in diesem Konkurrenzkampf bestehen zu können, ist eine enge Zusammenarbeit zwischen den einzelnen schweizerischen Bahnverwaltungen oberstes Gebot; jede gegenseitige Hemmung wird auf lange Sicht für alle Teile schwerwiegende Folgen zeitigen müssen.

In der richtigen Erkenntnis, durch Leistungssteigerungen die europäische Vormachtstellung unserer Alpenbahnen zu wahren, sind deren Verwaltungen bereit, mit grossem Kostenaufwand die notwendigen Vorkehren zu treffen. Die Möglichkeiten erschöpfen sich in den zur Verfügung stehenden finanziellen Mitteln. Dass hierin die Privatbahnen schlechter gestellt sind, liegt auf der Hand. So kann denn ein Ausbau

der Lötschbergbahn auf Doppelspur nur unter kräftiger Mitwirkung des Bundes geschehen. Dies darf um so eher erwartet werden, als die Lötschberglinie mit ihren Zufahrten eine natürliche Ergänzung zur Gotthardstrecke bildet. Ein einseitiger Ausbau der Gotthardbahn unter gleichzeitiger Rückstellung der dringenden Modernisierungsarbeiten an den Lötschbergzufahrten aus „Konkurrenzgründen“ müsste den Anforderungen neuzeitlicher Verkehrskoordination ins Gesicht schlagen. Mit einem Bruchteil des für den Gotthard-Basistunnel vorgesehenen Betrages könnte in viel kürzerer Zeit eine Verkehrskonzeption geschaffen werden, die den Anforderungen des Nord-Süd-Verkehrs noch auf Jahre hinaus genügen könnte. Einer späteren Inangriffnahme des Gotthard- (und evtl. auch des Ostalpenbahn-) projektes steht dabei bei Bedarf nichts im Wege.

Unter diesen Aspekten erscheint die Verstaatlichung der BLS und evtl. auch anderer grösserer Privatbahnen¹ wohl als die zweckmässigste Lösung. Die Durchführung eines solchen Programms dürfte allerdings vorderhand nicht sofort und vor allem nicht en bloc zu verwirklichen sein. Dessen ungeachtet hat es sich aber auch gezeigt, dass das für die Schweiz so typische Nebeneinander von Privat- und Staatsbahnen, das sogenannte gemischte System, gegenüber dem reinen Staatsbahnsystem einige bemerkenswerte Vorteile aufzuweisen hat. Vergleiche mit Erfahrungen ausländischer Verstaatlichungsaktionen kränken meist daran, dass mit gleichen Massstäben gerechnet wird, was aber die verkehrsstrukturelle und auch staatspolitische Vielartigkeit der Schweiz verkennen heisst. Allzu zentralistische Eingriffe und Verwaltungsmassnahmen — und sei es auch nur im Verkehrswesen — müssten letztlich unserem demokratisch-föderativen Denken und Empfinden widersprechen. Von hier bis zur Kirchturmpolitik kann noch ein weites Stück dazwischenliegen. Stellt man uns die Frage, ob nicht eine gemeinsame einheitliche Verkehrspolitik nach innen wie nach aussen auch ohne Verstaatlichung möglich ist, so werden wir mit einem überzeugten „Ja“ antworten. Und zwar dürfte dies um so eher realisierbar sein, als der Staat ohnehin die Aufsicht und Kontrolle über den öffentlichen Verkehr auszuüben befugt, ja sogar verpflichtet ist. Die Probleme der organischen Verkehrsteilung zwischen den Mitteln des öffentlichen Verkehrs sowie zwischen diesem und dem privaten Verkehr können jedenfalls mit der Verstaatlichung allein nicht gelöst werden; die

1) Beispielsweise würde die Bodensee-Toggenburg-Bahn nach dem Bau der Tödi-Greina-Linie als Ostalpenzufahrt ganz wesentlich an Bedeutung gewinnen, so dass die Bundesbahnen an ihrer Verstaatlichung interessiert sein könnten.

zweckmässige Verkehrscoordination wie auch die tarifpolitischen Bestrebungen zur Rentabilitätsverbesserung der Privatbahnen bilden vielmehr erst die Voraussetzungen, unter denen ein Rückkauf, falls sich dieser dann überhaupt noch als notwendig erweist, getätigt werden kann.

Die Verstaatlichungsfrage lässt sich aber auch von andern Gesichtspunkten aus beurteilen. Die finanzielle Belastung, wie sie viele Privatbahnen für die sie tragenden Körperschaften, vor allem für die Kantone, bedeuten, muss den staats- und finanzpolitischen Bestrebungen zum Finanzausgleich entgegenwirken. Die Belastung erschöpft sich nicht allein in der Deckung von Fehlbeträgen oder in Sanierungsbeihilfen, sondern auch im Zinsausfall auf den investierten Kapitalien. Insofern zehrt eben auch die Lötschbergbahn trotz guter Rechnungsabschlüsse und relativ hoher Betriebserträge an den bernischen Kantonsfinanzen. Stellt man zudem das übrige umfangreiche Netz der kantonal-bernischen Privatbahnen in Betracht und weiss man um deren finanzielle Nöte, so wird der Standpunkt Berns verständlich. Es ist zwar richtig, dass mit dem Rückkauf der BLS und evtl. auch der übrigen grösseren „Kantonalbahnen“ das Problem des Finanzausgleichs nicht aus der Welt geschafft wird; mit dem Gerechtigkeitspostulat ist hier nicht viel auszurichten. Wenn aber dem Kanton Bern nur rund die Hälfte oder drei Viertel seiner bisherigen Eisenbahnpflichten abgenommen werden kann, weshalb sollte dann eine solche Lösung als unvollkommen abgelehnt und auf eine Entlastung überhaupt verzichtet werden? In den massgebenden Kreisen ist man sich auch ganz klar bewusst, dass der Kanton eine noch grosse Zahl von kleineren Bahnen, deren lokale Bedeutung eine Verstaatlichung ausschliesst, wird beibehalten müssen. Dies wäre im Hinblick auf die Interessenwahrung an einem in allen Punkten zuverlässigen lokalen und regionalen Verkehrssystem nicht zu bedauern. Um so mehr wird er aber bestrebt sein, die grossen durch sein Hoheitsgebiet ziehenden Durchgangs- und Ergänzungslinien an den Bund abzutreten. Diesbezüglich teilen wir die Auffassung, Verkehrsbetriebe von lokaler oder regionaler Bedeutung ebensolchen Körperschaften (Gemeinden, Kantone), solche von gesamtschweizerischem Interesse dagegen dem Bunde zu überlassen. Immerhin lässt sich nicht verkennen, dass auch eine Durchgangslinie lokalen, zumindest aber regionalen Bedürfnissen zu dienen hat.

Inwieweit der Rückkauf aus betriebswirtschaftlichen Gründen befürwortet werden kann, wird in jedem Falle am einzelnen Objekt zu entscheiden sein. Im allgemeinen werden jedoch die Erwartungen zu hoch

angesetzt; der gegenseitige Austausch von Rollmaterial hat bereits einen beachtlich hohen Stand erreicht. Andererseits sind der Zusammenlegung beziehungsweise Schliessung einzelner Werkstätten und Depots technische wie volkswirtschaftliche (sozialpolitische) Grenzen gesetzt. Letzten Endes haben Massnahmen betriebswirtschaftlicher Art nur dann Sinn und Berechtigung, wenn sie auch einen volkswirtschaftlichen Nutzen erbringen.

Wegen ihres Hauptbahncharakters und ihrer verkehrsgeographischen Linienführung verspricht die Lötschberglinie in der Tat grössere Rationalisierungsmöglichkeiten als jede andere Privatbahn. Bei näherer Betrachtung werden sich aber bald gewisse Bedenken anmelden müssen. Die erhoffte Depot- und Werkstättenzusammenlegung stösst, abgesehen von lokalpolitischen Einwänden der betreffenden Gemeinden, auf die offene Frage des Schicksals der Betriebsgemeinschaft. Bei einem Loslösen der BLS aus der Gruppe müssten die Unterhaltseinrichtungen ohnehin den verbliebenen Bahnen belassen werden. Bei der Übernahme der geschlossenen Gemeinschaft würden sich vor allem im Triebfahrzeugunterhalt technische Eingliederungsschwierigkeiten ergeben, so dass zumindest die bisherige Lokomotivwerkstätte in Spiez beibehalten werden müsste. Darüber hinaus bilden die personellen Probleme (Entlassungen resp. Umsiedlung in andere Landesgegenden) eine nicht zu unterschätzende Erschwerung.

Letztlich stellt eine Verstaatlichungsaktion im Ausmasse der BLS nicht geringe Anforderungen an die Bundesfinanzen. Mit Vorteil wird man deshalb den Rückkauf von der jeweiligen und der für die folgenden Jahre zu erwartenden Finanzlage des Bundes abhängig machen müssen. Die Übernahmekosten sind in jedem Falle vom Bunde zu tragen und dürfen weder zu Lasten der Staatsbahnen noch der zurückgekauften Privatbahnen gehen. Die zu übernehmenden Unternehmen müssen für den Verkäufer wie für den Käufer denselben kommerziellen Wert verkörpern. Die entsprechenden Artikel im neuen Eisenbahngesetz legen die Bemessung des Übernahmepreises weitgehend fest, in erster Linie, um den Bund vor einer Überzahlung zu schützen. Solange aber das Rentabilitätsproblem ungelöst bleibt, errechnen sich negative oder sehr niedrige Ertragswerte, was auf eine Belastung der Privatbahnen hinauslaufen müsste. Die Argumentation, dass die Privatbahnkantone schliesslich froh sein sollten, wenn ihnen ihre Bahnen abgenommen würden, widerspricht der vom Gesetzgeber seit jeher vertretenen Auffassung, die privaten

Bahnunternehmungen durch Rückkauf und nicht durch Heimfall oder sonstige unentgeltliche Übernahme zu erwerben.

Fragen wir uns zum Schluss, inwieweit die Lötschbergbahn in Sachen Verstaatlichung einen „Sonderfall“ darstellt. Dieser Ausdruck wurde seinerzeit auch in den Rückkaufsbegehren des Kantons Graubünden betreffend seiner Rhätischen Bahn verwendet. Der „Sonderfall Graubünden“ wurde vor allem damit begründet, dass die schmalspurige RhB wohl eine der defizitärsten Bahnen unseres Landes überhaupt darstelle, mit ihrem weitverzweigten Schienennetz hingegen für die wirtschaftliche und soziale Entfaltung des ganzen Kantons und nicht nur für einzelne Gebiete unentbehrlich sei. Zudem weise sie die höchsten Beförderungstarife aller Schweizerbahnen auf. Infolge ihres Umfanges und ihrer durch natürliche Faktoren bedingten schlechten Betriebsergebnisse bedeute sie für Graubünden eine grössere Last, als sie jeder andere Privatbahnkanton zu tragen habe.

Solche Gründe können in der Tat für die Lötschbergbahn und den Kanton Bern nicht geltend gemacht werden. Der „Sonderfall Lötschberg“ liegt u. E. vielmehr auf verkehrspolitischer Ebene. Der heutige Reisende stellt sich ganz allgemein unter Privatbahn eine (meist schmalspurige) Lokalbahn vor, während er fast selbstverständlich annimmt, auf den grossen Durchgangslinien unseres Landes von den Bundesbahnen befördert zu werden. Diese Meinung verstärkt sich, sobald eine Strecke von internationalen Zügen mit Wagen aller europäischen Bahnverwaltungen befahren wird. Um so mehr ist er überrascht, wenn ihm zur Kenntnis gebracht wird, dass die Lötschbergbahn von einem bernischen Privatunternehmen betrieben wird. Diese äussere Täuschung ist charakteristisch: die BLS ist die einzige schweizerische Privatbahn mit internationalem Verkehr; nebst den Bundesbahnen ist sie auch die einzige Gesellschaft, deren Personenwagen im regelmässigen Auslandsverkehr eingesetzt werden. Ihre Anlagen entsprechen den europäischen Eisenbahnvorschriften höchster Ordnung. Als wichtiges Zwischenglied im Nord-Süd-Verkehr besitzt die BLS auch ihre Vertretungen in den meisten internationalen Eisenbahnorganisationen, so an den Tagungen des Internationalen Eisenbahnverbandes, der internationalen Eisenbahnkongress-Vereinigung, der europäischen Reisezugfahrplan- und Wagenbeistellungskonferenz, ferner in der Simplon-Delegation, in den gemischten Kommissionen FS²/SBB/BLS und SNCF³/SBB/BLS usw.

Kann nun mit einer solchen Sonderstellung die Notwendigkeit zur Verstaatlichung der BLS begründet werden? Vorsichtig ausgedrückt wird man sagen dürfen: die Verstaatlichung erscheint gegeben; wir sind auch persönlich der Ansicht, dass ein Übergang ins Bundesbahnnetz früher oder später erfolgen wird. Aller Voraussicht nach dürfte aber die Frage eher nach politischen als nach eisenbahn- und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten entschieden werden. Jedenfalls wird man sich auf seiten der radikalen Rückkaufsbefürworter stets bewusst sein müssen, dass selbst im „Sonderfall“ der Lötschbergbahn die Verstaatlichung kein Allheilmittel gegen unsere Eisenbahnsorgen darstellen kann. Wenn es dieser Arbeit gelungen ist, dazu beizutragen, die Diskussion wieder vermehrt auf die wirtschaftliche und technische Zweckmässigkeit einer neuen Verstaatlichungsaktion allgemein und der Lötschbergbahn im besonderen hinzulenken, so hat sie ihren Zweck erfüllt.

2) FS = Ferrovie dello Stato = italienische Staatsbahnen.

3) Société Nationale des Chemins de fer Français = Französische Staatsbahnen.

